

I. Introdução

O presente trabalho constitui resposta a uma exigência curricular, no âmbito do Curso de Mestrado em Património e Desenvolvimento, realizado pelo Departamento de Ciências Sociais e Humanas da Universidade de Cabo Verde, com o objectivo de obter o grau de mestre nessa área.

Trata-se de um trabalho de investigação científica, cujo objecto de estudo é o Centro Histórico da Cidade do Mindelo – Património edificado inerente à actividade portuária.

A abordagem central abarcará uma circunscrição temporal do processo de evolução do centro histórico do Mindelo, entre 1850 e aproximadamente 1920, período em que as edificações contempladas foram erguidas.

De acordo com as linhas de desenvolvimento científico propostas, este trabalho académico estabeleceu como objectivo geral, contribuir para um melhor conhecimento da história de Mindelo, das funções da cidade e da memória do seu passado, com base no estudo dos bens com valor de edificações representativas da vida socioeconómica da urbe e valorização do seu património edificado, com vocação para o apoio à actividade marítima e mercantil.

De modo mais específico pretende-se: Conhecer, o processo histórico de formação da sociedade mindelense nas suas diversas vertentes; Inventariar, analisando as funcionalidades e o estado actual os diversos elementos do património histórico da cidade inseridos nos respectivos contextos urbanos; Reflectir sobre a necessidade de valorização do património histórico de Mindelo na perspectiva de restauro, conservação e reabilitação de edificações isoladas e de subconjuntos urbanos, na via da manutenção de vida socioeconómica activa da cidade.

A escolha do tema responde a uma ambição pessoal que é uma pretensão em dar um contributo no processo do desenvolvimento sociocultural do país respondendo assim, a uma curiosidade científica numa área de saber que merece alguma atenção especial, com formação de técnicos capazes de promover a formação de uma massa crítica e que sirva de orientação da sociedade civil, na tomada de decisões em matéria de Património.

Deste modo, o enquadramento teórico se assenta em, dois domínios científicos: - Um domínio principal que tem por base, as disciplinas de História e do Património e um complementar, versando os contextos históricos, com realce para vida e sócio económico da cidade do Mindelo; o património cultural na forma de conjuntos arquitectónicos urbanos e edificações com valor histórico-cultural isoladas e finalmente, a questão da valorização do património histórico, na perspectiva da reabilitação urbana e da vida da cidade.

O pressuposto teórico do estudo, baseia-se no conceito de que Património – “ o conjunto das obras do homem nas quais uma comunidade reconhece os seus valores específicos e particulares e com os quais se identifica. A identificação e a especificação do património são, assim, um processo relacionado com a selecção de valores”.¹

Procura-se evidenciar na elaboração desta dissertação, os conhecimentos teóricos e práticos – as competências adquiridas e aprendizagens conseguidas ao longo do período curricular do curso, sobretudo nos domínios científicos acima referidos.

Em termos metodológicos, optou-se por desenvolver um estudo assente na metodologia qualitativa, baseada na pesquisa bibliográfica e documental.

Neste capítulo, importa referir que sobre o Centro Histórico do Mindelo na perspectiva histórica e patrimonial, os estudos realizados são escassos ou quase inexistentes.

Seria ideal que o desenvolvimento dessa temática tivesse um suporte bibliográfico em trabalhos pré elaborados sobre o assunto concreto. Produções académicas sobre a história das edificações da cidade, urbanismo, arquitectura, arte, correntes estéticas que espelham no urbanismo e arte em geral, etc. Mas para a angústia do investigador, o mercado é relativamente pobre neste domínio.

No entanto foi possível a partir de algumas publicações com análises genéricas umas de carácter científico e outros a não atingirem esta categorização, encontrar algumas referências norteadoras do estudo que ora se apresenta.

¹ Carta de Cracóvia, aprovada na Conferência Internacional sobre Conservação “Cracóvia 2000, Acesso em 20 de Novembro 2010. Disponível em: <http://194.65.130.238/media/uploads/cc/cartadecracovia2000.pdf>.

Lamenta-se o facto de não ter sido possível por razões diversas, uma deslocação aos centros de arquivo Torre do Tombo e Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, Portugal, como inicialmente se previu, onde por certo, seria possível consultar um acervo mais vasto e que permitiria um trabalho de melhor qualidade.

Na perspectiva de recolher outros dados e testemunhos foram contactadas algumas instituições na ilha de São Vicente, como a Câmara Municipal, O Centro Cultural do Mindelo e o Instituto Marítimo Portuário (IMP), mas os esforços se redundaram em frustração. Ressalva-se o IMP que disponibilizou um excelente documento sobre os faróis de Cabo Verde. As outras duas instituições mencionadas e que supostamente, deveriam ter algo relacionado, afirmaram não dispor de arquivos organizados, o que é de se lamentar, numa cidade que tem uma história interessante, com uma vida cultural e académica bastante dinâmica, inclusive com várias universidades instaladas.

Para reforçar as informações e consciente do valor que as memórias vivas têm nos assuntos relacionados com a área deste estudo, foram ouvidas em conversas, alguns depoimentos de gente que viveu e vive na orla marítima da baía do Porto Grande, ou que trabalhou em actividades inerentes ao porto, nos tempos antigos, na perspectiva de captar e valorizar a componente imaterial envolvente do património do centro histórico de Mindelo.

Não obstante as vicissitudes, o produto final responde de forma geral, às ambições que despoletaram a sua realização, pelo que se pode confirmar que a metodologia encetada resultou, porque por um lado, permitiu tirar o máximo possível das fontes que estiveram disponíveis. Por outro, apesar do trabalho poder não traduzir tudo, a verdade é que a investigação produziu, gerou outras curiosidades, acrescentou dúvidas e criou pré-disposição para novos trabalhos nesta área.

Relativamente às hipóteses formuladas, as respostas cedidas pelo processo de investigação confirmam-nas como válidas, pois as conclusões a que se chegou permitem dizer que no contexto em que surgiram, as funções que cumpriram no passado ou que continuam a cumprir, a riqueza patrimonial e cultural, a representatividade que têm na urbe e na vida da população justificam o seu estatuto no centro histórico da cidade. Por isso merecem ser preservadas e valorizadas enquanto património arquitectónico de apoio no desenvolvimento

das actividades portuárias, representativas da vida socioeconómica da urbe, particularmente, na montagem de uma sociedade essencialmente mercantil na ilha de São Vicente.

Por outro lado, as hipóteses confirmaram que o seu estudo é uma via para o conhecimento da história de Mindelo, das funções da cidade e preservação da memória do seu passado, constituindo um importante contributo, no processo do desenvolvimento da ilha e do país, enquanto recurso a ser explorado para determinados fins sociais, nomeadamente, científico, cultural, turístico, etc.

O estudo faz uma viagem a um passado com pouco mais de século e meio de duração, para encontrar a génese da formação da sociedade mindelense, os factores que determinaram e contribuíram para a evolução da sua urbe, seus edifícios representativos e o carácter cosmopolita que a cidade patenteia.

A organização textual assenta-se numa estrutura que procurou obedecer as definições do seu projecto base, respeitando as normas de apresentação de trabalhos académicos desta natureza.

O trabalho tem capa, página de rosto, nota de agradecimento, frase de reflexão, resumo, palavras-chave, índice geral, anexos, bibliografia e Web grafia.

A introdução contextualiza o propósito da sua realização, a problemática levantada, os objectivos, a metodologia utilizada, bem como a reafirmação das hipóteses.

O primeiro capítulo constitui-se de uma resenha histórica breve da ilha de São Vicente, desde a descoberta, até à fundação da cidade do Mindelo. O objecto de investigação é desenvolvido no segundo capítulo, a partir do levantamento dos edifícios da cidade que constituem o património arquitectónico inerente à actividade portuária. O terceiro capítulo é uma reflexão crítica, sobre a necessidade de valorização do património histórico, na óptica da sua rentabilização, no processo de desenvolvimento local. Na conclusão procura-se dissecar aspectos considerados na dissertação, numa perspectiva avaliativa dos resultados do estudo e reafirmação das hipóteses.

As referências compõe-se de uma seriação bibliográfica dos livros, obras, documentos escritos utilizados, bem como outras fontes utilizadas, nomeadamente, a Web grafia.

Nos anexos encontram-se imagens, quadros estatísticos, e outros documentos utilizados.

Em essência, todo o trabalho incide no estudo do Centro Histórico do Mindelo como local de memória, numa análise do correspondente património edificado ligado à actividade portuária, realçando as funcionalidades das diferentes edificações e respectivo estado de conservação.

E, por que esse património emerge numa sociedade dinâmica, onde as transformações impostas pela modernidade exigem intervenções especialmente nas edificações, o trabalho evidenciará uma reflexão crítica sobre a necessidade de valorização do património histórico de Mindelo, na perspectiva de restauro, conservação e reabilitação, onde se inclui uma síntese das diversas conceptualizações da ideia de valorização do património edificado, bem como os critérios e marcos cronológicos de valorização dos bens culturais e uma análise crítica sobre a necessidade de restauro, conservação e reabilitação de espaços urbanos mais antigos da cidade do Mindelo, destacando-se exemplos de experiências bem sucedidas de restauro, conservação e reabilitação de edificações na cidade.

II. Metodologia

Este trabalho é um estudo baseado na metodologia qualitativa. Atendendo à natureza do tema, a investigação se iniciou por uma pesquisa exploratória, com o objectivo de conhecer o “estado de arte”. Esta fase envolveu também, o levantamento bibliográfico relacionado com os domínios científicos principal e complementares que suportaram teoricamente as abordagens.

Outra fase da pesquisa se baseou na recolha de documentos de arquivos (textos oficiais, relatórios das instituições e das autoridades, entidades públicas e privadas, fotografias, imagens, plantas, dados gerais, etc.), nos centros documentais, com destaque para o Instituto do Arquivo Histórico Nacional, Biblioteca Nacional, Arquivo do Ministério das Infra-estruturas e Transportes (MIT) e instituições diversas, particularmente as ligadas à actividade marítimo-portuário em Cabo Verde.

Esses informes possibilitaram uma melhor identificação e caracterização dos elementos patrimoniais privilegiados nesta dissertação, nomeadamente, avaliar sua funcionalidade, estado de conservação e de reutilização.

Na vertente imaterial que envolve o património, as informações foram recolhidas em conversas informais, histórias de vida, junto de elementos da sociedade, particularmente, pessoas idosas, cujo meio de sobrevivência e actividades económicas, se desenrolaram na orla marítima do Porto Grande.

No tratamento dos dados recolhidos privilegiou-se o método Histórico que permitiu aprofundar os factores determinantes na origem do povoamento da ilha de São Vicente, relacionar o processo do desenvolvimento urbano e edificação dos elementos patrimoniais contemplados, com fenómenos ligados ao Porto Grande e outros aspectos inerentes à natureza da ilha e a emergente sociedade, partindo do pressuposto de que as actuais formas de vida e de agir na sociedade mindelense, as instituições e os costumes têm origem no passado, em torno do porto, por isso é importante pesquisar suas raízes, para se compreender sua história e propor estratégias da sua conservação na perspectiva de salvaguarda da identidade, como factor de desenvolvimento.

Todos os dados recolhidos, sobretudo as informações obtidas nas fontes orais obedeceram a um trabalho de análise e submetidos a uma crítica histórica rigorosa, no sentido de comprovar a sua veracidade e fiabilidade.

Capítulo I

O Centro Histórico do Mindelo como local de memória.

Este primeiro capítulo do trabalho encerra em traços gerais, uma breve caracterização do conceito de centro histórico e a problemática contemporânea relativamente à sua conservação, destacando o núcleo original de Mindelo, como lugar de memória e de utilidade pública, no domínio de actividades socioculturais e económicas, particularmente, do turismo. Avalia a sua origem e concepção, evidenciando o seu traçado original, sua tipologia e as influências definidas pela condição de cidade-porto, bem como os factores que condicionaram sua evolução de povoado a cidade.

Este ponto conclui-se com uma teorização à volta da noção do valor de lugar de memória, considerando Mindelo, um espaço com essa caracterização, razão pela qual, merece ser preservado.

1. Da estética urbanística do centro histórico à sua evolução no tempo.

O Centro Histórico de uma cidade é a sua área mais antiga, que corresponde ao tecido urbano que mantém referências claras das suas origens.

De acordo com Cristina Meneguello²², nos últimos tempos, muito se tem falado sobre a questão da revitalização dos centros históricos, na procura de se manter, não só o seu traçado original, como também a harmonia das suas edificações, estando a discussão polarizada entre opostos, destacando-se a procura de manutenção de simulacros da vida tradicional, voltados, especialmente, para os turistas. Este usufruto, em boa verdade, também tem sido aproveitado pelos cidadãos mindelenses que, têm transformado esses simulacros em formas de dinamização da vida cultural da cidade.

Meneguello, referindo-se a uma particularidade que é a questão da preservação de centros históricos, com as características da zona mais antiga como é o caso do Centro Histórico do Mindelo, evidencia a necessidade da tomada de consciência dessa situação por parte das autoridades e grupos civis

²² Professora universitária brasileira com experiência na área de História, Cultura Visual e Preservação do Património, actuando, principalmente, nos temas ligados ao património urbano – preservação, história da cidade e do urbanismo.

organizados em torno da sua protecção e que devem saber que a viabilidade das intenções de uma revitalização para fins acima referidos, dependem de uma complexa rede de acções, nem sempre bem conseguidas, como no caso da urbe em referência. Tais acções se traduzem, na perspectiva da autora, na conjugação entre políticas oficiais e investimentos, regulamentações de tombamento³ e zoneamento, bem como o controlo do comércio e da expansão imobiliária, divulgação de valores históricos e artísticos junto a escolas, habitantes e visitantes, sendo indispensável a participação da população local, no sentido da preservação das referencias culturais através estrutura urbana e das edificações⁴.

Na sua concepção, o centro histórico do Mindelo, enquanto cidade oitocentista, elevada a essa categoria em 1879, evidência no seu traçado original, uma tipologia regular de cidade, formando retículas. Estas referências urbanísticas têm raízes na estética urbana clássica, mas que, em épocas posteriores, durante mais de três séculos, depois do século XV, continuou a servir de inspiração para a concepção de urbes e suas edificações na Europa e nas suas zonas de influências do velho continente espalhadas pelo mundo. Esta foi segundo JANSON, uma preocupação conscientemente dos arquitectos e urbanistas, no sentido de sempre se reviver as qualidades clássicas do urbanismo e arquitectura porque consideraram desejáveis os gostos dessa época longínqua, sob todos os pontos de vista, incluindo os seus valores estéticos.⁵

Cabo Verde e a urbe de Mindelo não fugiram à regra, porque parece evidente esta preocupação de modo mais claro, nas cidades erguidas no arquipélago, cujos traçados se datam de finais da época moderna, caso da urbe da Praia (1778)⁶, e na época contemporânea, mais concretamente, no século XIX, caso de Mindelo.

³ O tombamento é um ato administrativo realizado pelo Poder Público com o objectivo de preservar, por intermédio da aplicação de legislação específica, bens de valor histórico, cultural, arquitectónico, ambiental e também de valor afectivo para a população, impedindo que venham a ser destruídos ou descaracterizados.

⁴ Disponível em: <http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=121>. Acedido em 22/01/11.

⁵ JANSON – História da Arte. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 1992, p. 475

⁶ AMARAL, Ilídio do. Santiago de Cabo Verde – A terra e os homens. Lisboa. Edição de Memórias da Junta de Investigação do Ultramar. 1964, pp. 329-332.

Contudo, apesar desta realidade, passível de ser vista como um urbanismo mais tardio, nestas ilhas, antes de entrarmos no século XX, que rompe com a estética das cidades medievais, ainda visível na urbe da Ribeira Grande de Santiago, temos leves referências, na estruturação na urbe de Mindelo, de heranças medievais que não se dissiparam com o passar do tempo. Trata-se da tradição de se fazer emergir junto à praça ou largo, mais antigo, a construção sacra de maior importância na cidade⁷ e a edificação representativa do poder local. No caso do Mindelo esta evidência concretiza-se na presença da Igreja de Nossa Senhora da Luz e Paço do Concelho, junto à Praça da Igreja, um dos eixos urbanos mais antigos da cidade. Deste esquema se lançou as bases de uma cidade moderna, confinada com a sua parte mais antiga, num contexto em que se revela a lógica da globalização das tipologias de cidades de matriz europeia, esboçando-se no meio cabo-verdiano, uma tarefa urbanística de traçado regular e com rigor geométrico, tal como é possível observar na imagem seguinte referente ao centro Históricos de Mindelo.

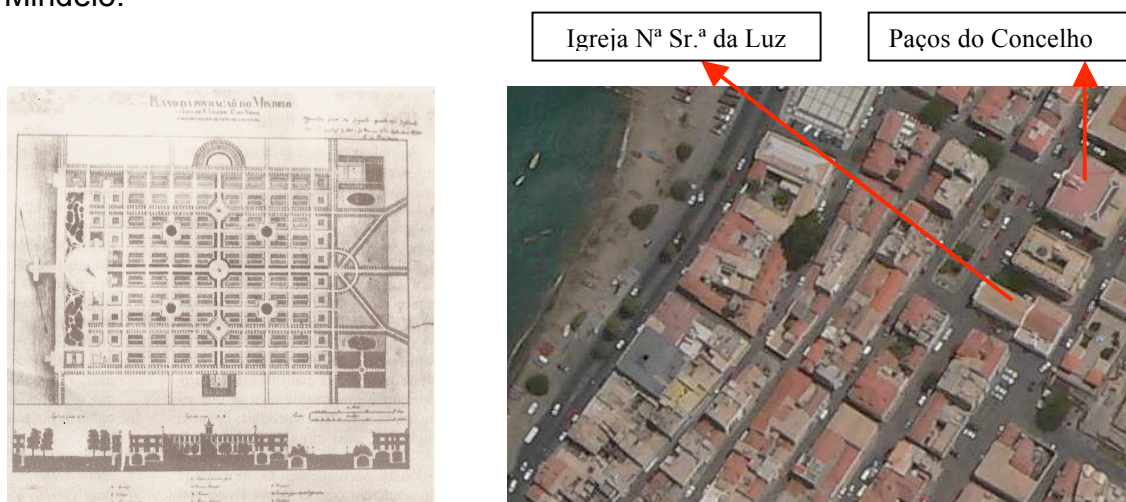


Figura 1. Traçado regular e com rigor geométrico no Centro Histórico de Mindelo (na planta e no tecido urbano original)

Fonte: Imagem à esquerda – Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. p. 11; Imagem à direita – Foto aérea dos militares da Nato, a quando do Exercício da Força de Reacção Rápida (NRF), Steadfast Jaguar, Junho de 2006.

O Centro Histórico em referência emergiu-se numa conjuntura atlântica favorável, marcada pelo domínio do comércio marítimo intercontinental,

⁷ Esta construção não entra no rol de edifícios a serem estudados, uma vez que este trabalho focaliza-se no património arquitectónico que nasceu para apoiar as actividades portuárias.

Europa-Américas, na segunda metade do século XIX. *“Na sequência da Revolução Industrial é o corolário da navegação a vapor que respondia ao crescimento demográfico da Europa e à vaga dos excedentes: destinados ao povoamento das colónias e da Austrália, em vésperas de independência ou de autonomia”*⁸

Com efeito, os progressos nas técnicas de transporte e comunicações, a intensa actividade comercial marítima, a circulação de produtos e pessoas, na rota norte/sul do atlântico, recontextualizam São Vicente, em virtude da magnificência e utilidade do seu porto, enquanto base de abastecimento de carvão e víveres aos barcos que ali faziam escala. *“No primeiro quartel do século 19, quando as tentativas portuguesas de povoar a ilha de S. Vicente tinham apenas começado, hidrografos ingleses apareceram em Cabo Verde, procurando um porto para o seu trafico atlântico a servir o seu comercio e serviço postal entre a Inglaterra, América do Sul, África e Ásia”*⁹.

Em cerca de cinquenta anos (1850-1900), São Vicente se transformaria, passando de *“um espaço marginal, semi-habitado e periférico a um dinâmico pólo de crescimento demográfico, social, administrativo e económico”*¹⁰.

Esta nova geopolítica que floresce no atlântico, em pouco tempo transforma a ilha num centro de atenção de investidores estrangeiros e por arrastamento, as populações rurais das ilhas vizinhas, na busca de saída para os anos consecutivos de estiagens.

Essa rápida transmutação se manifestou nas diversas vertentes. Do ponto de vista económico despoletou uma cadeia de actividades com enorme complexidade, articulando diferentes estruturas e serviços, com destaque para o comércio do carvão, das companhias carvoeiras britânicas, motor de toda a dinâmica mercantil da era de oitocentos no Mindelo.

A intensa actividade mercantil que o porto possibilitou, e o determinante interesse dos britânicos despertaram as autoridades portuguesas para o valor estratégico da ilha e começou-se a esboçar interessantes projectos para São Vicente. *“A situação mundial que se alterava começava a traçar um novo*

⁸ FRANÇA, Arnaldo. (2000). in Prefácio de Nos tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia-Mindelo. Centro Cultural Português. p. 11.

⁹ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo.

¹⁰ SILVA, António Leão Correia e. (2000). Nos tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia-Mindelo. Centro Cultural Português. p. 15

destino para a ilha de São Vicente (...). e incitava o entusiasmo de alguns governantes de visão (...) Ambição que se tornava desmedida ao destinar a embrionária povoação para a futura capital da colónia ”¹¹

Sublinha-se o Decreto-Lei de 11 de Junho de 1838, no qual então o Ministro das Colónias, Sá da Bandeira, expressava a intenção de criar uma povoação com o nome de Mindelo, na ilha de São Vicente que viria a ser a futura capital de Cabo Verde, em comemoração da vitória em Portugal dos liberais sobre os absolutistas.

Logo a seguir, pela carta de 24 de Julho de 1839¹², o Secretário de Estado da Marinha e Ultramar, enviava instruções para o novo Governador de Cabo Verde João de Fontes Pereira de Mello dando orientações sobre a definição da futura cidade Mindelo.

Volvidos três meses após a assinatura do decreto, que ordenava a criação de uma nova capital era publicada o primeiro plano de urbanização do Mindelo, isso como resultado da Portaria Regia de 30 de Junho de 1838, que acompanhava o decreto. Nesta Portaria Regia foram dadas recomendações para a elaboração do plano:

“Deveria ser rectangular havendo especial cuidado na designação dos Logares destinados para os diversos edificios e mais objectos do serviço publico, de modo que eles ocupem respectivamente as mais convenientes situações, e quando com o tempo as construções venham a aumentar tudo se ache em perfeita harmonia”.¹³

No entanto, tudo não passaria de um projecto. O plano de montagem da cidade para ser a capital de Cabo Verde jamais se efectivaria. As dificuldades económicas terão pesado decisivamente, para a morte do projecto. Para além disso apontam-se dificuldades organizativas dentro do sistema colonial, e alguma falta de coragem das autoridades portuguesas na incrementação das suas ideias na Praia, onde as forças administrativas e económicas mais fortes

¹¹ FRANÇA, Arnaldo. (2000). in Prefácio de Nos tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia-Mindelo. Centro Cultural Português. p. 11

¹² BOLEO, José de Oliveira. (s.d.). Novos Subsídios para a História da Fundação de Mindelo.

¹³ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo

de Cabo Verde viviam “*Antes tinham medo da transferência de recursos da Praia e Santiago para S. Vicente*”.¹⁴

De qualquer modo, há um aspecto importante a enfatizar que foi a planificação da urbanização de Mindelo. O plano que saiu dessas orientações governamentais, como diz um escritor desconhecido, era inspirado nos esquemas tradicionais das cidades portuguesas, com forma rectangular rígida. Eis portanto a génese do centro histórico do Mindelo e as primitivas edificações de apoio à actividade portuária que constituem o objecto deste estudo.

2. Breve nota sobre a evolução da Cidade.

Falar da evolução da cidade do Mindelo, implica viajar pela história da ilha, para levantar aspectos relacionados com o seu processo de povoamento que deriva da política de ocupação das ilhas do arquipélago, descobertas na segunda metade do século XV por navegadores ao serviço da coroa portuguesa e que de imediato foram de integradas nos domínios reais. Esse sistema consubstancia-se no modelo administrativo da doação, à imagem do que sucedera com as ilhas mais a norte, Açores e Madeira.

No entanto, as sucessivas doações feitas a vários cidadãos da confiança da casa senhorial nunca foram capazes de pôr em marcha, um projecto de povoamento que vingasse na ilha. Entre a descoberta e até meados do século XIX, as várias tentativas redundaram em fracasso sempre.

Na historiografia cabo-verdiana, a ilha aparece ao longo desse tempo, integrada no grupo das “desertas” designação que se utilizava para as ilhas sem habitantes, tal era o caso de Santa Luzia e os ilhéus. Correia e Silva usa neste contexto, a designação de “*ilhas-montado*”¹⁵, precisamente, pelo facto delas não passarem de campos de pastagem da pecuária extensiva, cuja presença humana era quase inexistente.

Uma breve análise pode ajudar a entender os factores que retardaram a ocupação efectiva de São Vicente. Tudo está dependente da motivação principal que norteia a política ocupacional dos territórios descobertos pelos

¹⁴ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo.

¹⁵ SILVA, António Leão Correia e. (1995). Histórias de um Sahel Insular. Praia. Spleen. p. 23

navegadores ao serviço da coroa portuguesa, disponibilidade de recursos/produtos interessantes, na lógica de subsidiar o exigente empreendimento da descoberta do caminho marítimo para a Índia.

É isso que determina no contexto do arquipélago, a ocupação imediata da ilha de Santiago não necessariamente, pela capacidade endógena de produção, mas fundamentalmente, pelo seu geoestratégico posicionamento entre importantes mercados da época. A impossibilidade de se estabelecer *sur place*¹⁶, na Costa-da-Guiné, dado as condições de segurança, a ilha de Santiago era uma importante via de penetração relativamente segura, no comércio com a Costa-da-Guiné¹⁷ e usufruir da função de intermediação, numa relação comercial mais complexa que ligava a ilha aos poderosos mercados Europeus e Americanos.

Neste sentido, desenvolve-se uma importante campanha de sensibilização de povoadores/moradores, aliciando-os com incentivos fiscais¹⁸, no tráfego comercial com os moradores da Senegâmbia, particularmente, os *Jalofos do Senegal e os mandingas do rio Gâmbia*¹⁹.

O povoamento de Santiago se processa por essa via e o das restantes ilhas de vocação agrícola, cujas condições edáfo-climáticas permitiam essa prática, avança em várias fases²⁰.

As restantes, consideradas “*as Ilhas Desertas*”²¹ Sal, S. Vicente, Santa Luzia e ilhéus Raso e Branco, mais áridas foram de povoamento tardio e utilizadas como campos de pastagem do gado bravia, nomeadamente, cabrum e asinino. Pode-se portanto dizer que ao cabo de três séculos, o processo de povoamento das ilhas não estava ainda concluído “ (...) *São Vicente, Santa Luzia e Sal, onde, a concretizar-se o povoamento, ele só ocorreu em Oitocentos.*”²²

¹⁶ SILVA, António Leão Correia e. Op. Cit.

¹⁷ Extensa Zona Africana na Costa Ocidental, entre o Senegal e a Gâmbia

¹⁸ SANTOS, Maria Emília Madeira (Coord.), (2007) – O Descobrimento das ilhas de Cabo Verde, in. História Concisa de Cabo Verde, IICT, IIPC, Lisboa – Praia

¹⁹ SILVA, António Leão Correia e. Op.Cit.

²⁰ MATOS, Artur Teodoro de. (Coord.). (2005). A Colonização Atlântica, Vol III – Tomo 2, in. Nova História da Expansão Portuguesa, Direcção de Joel Serrão e A.H. de Oliveira Marques, Editorial Estampa.

²¹ Carreira, António. (s.d.). Alguns Aspectos da Administração Pública em Cabo Verde no Século XVIII. pp. 146-149

²² MATOS, Artur Teodoro. Op. Cit.

No entanto, a ilha do Porto Grande era até essa altura visitada esporadicamente por pastores, pescadores e sobretudo marinheiros estrangeiros, nomeadamente os baleeiros americanos, comerciantes de urzela ingleses, piratas europeus, holandeses, franceses e britânicos, que se aproveitavam dela para suas actividades de corso. *“São Vicente teve, até os finais do século XVIII, uma presença secundaria e apagada, quase clandestina, na Historia do arquipélago. (...) um espaço propicio para abrigar actividades ilícitas.”*²³

Este facto preocupava as autoridades que na verdade tinham poucas condições para a estancar. Era tarefa complicada controlar de forma efectiva, o acesso à ilha e a exploração dos seus poucos recursos endógenos consignados ao *“gado brávio, o âmbar e algumas tartarugas, produtos esses, explorados pelos donatários, através dos agentes, pagando dízimos à Coroa e, mais tarde, pela própria Coroa através do seu representante”*.²⁴

Os próprios funcionários régios se furtavam das suas obrigações e limites impostos pela natureza das suas atribuições e que atraídos pela vontade de enriquecer, não se coíbiavam de meter mão nas produções de São Vicente, que exploravam em benefício pessoal, em prejuízo dos cofres reais.²⁵

Nesta altura, os ingleses já estabelecidos em Santo Antão mostravam forte interesse no Porto Grande. Este facto era denunciado pelas autoridades e instituições estatais à Coroa, no sentido de tomar uma decisão em relação ao povoamento definitivo da ilha. Prova disso é a advertência do Conselho Ultramarino em 1724 que alerta para a cobiça dos britânicos na baía do Porto Grande dizendo *“ (...) na ilha de S. Vicente que fica muito vizinha à de S. Antão, a qual não é habitada e tem um porto muito commodo e abrigado, com um ancoradouro capaz de receber grande número de navios, ainda os de maior lotação e força (...)”*²⁶

Talvez tenha sido com base nesse alerta que em 1734, o Governador Bento Gomes Coelho, preocupado com a utilização da ilha como refúgio dos

²³ SILVA, António Leão Correia e. Op. Cit.

²⁴ LOPES, Maria José. (2005). Surgimento de Câmaras Municipais nas Ilhas do Norte, Santo Antão, S. Nicolau e S. Vicente, Notas para seu Estudo. Praia. IAHN.

²⁵ SILVA, António Leão Correia e. (2000). Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia-Mindelo. Centro Cultural Português.

²⁶ BARCELLOS, Cristiano de Senna, Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné, parte II, pág. 250.

corsários e piratas que infestavam os mares do arquipélago roubando embarcações e aterrorizando as populações, apoia vivamente, a oferta de povoar S. Vicente, por um cidadão português de nome João da Fonseca de Távora, a quando da sua passagem pelo arquipélago.

Entusiasmado, o Governador de imediato informa a Coroa da oferta do indivíduo e os ganhos que tal podiam traduzir, explícitos nestas palavras. “*O real serviço e socego daquellas ilhas o povoar-se e fortificar-se de que se seguem as utilidades de se tirar a (os) corsários aquele refúgio, sem o qual não se poderão subsistir muito tempo nestes mares pela falta de não se puderem refazer em outra o que os fará mudar de rumo; outra utilidade he que a Vossa Majestade não dispende da Real fazenda couza alguma (...)*”²⁷

Mas a coroa, numa atitude prudente e perspectivando que a proposta pudesse ser má para o proponente no futuro, alegou que tal era susceptível de o conduzir à falência, pelo que não autorizou tal empreendimento²⁸.

Uma outra tentativa de povoamento resulta do decreto de 11 de Maio de 1781²⁹, quando as autoridades se diligenciam no sentido de povoar as ilhas ainda desertas. No entanto, nem desta, o povoamento avançaria e o escrivão da Real Fazenda, Marcelino Bastos em 1793, defendendo o relançamento desse projecto que na altura tinha sido encarregue ao Bispo D. Frei Francisco de Sam Simão, referenciava algumas causas que terão impedido o cumprimento do decreto: “*(...) as grandes fadigas e despesas que exigem semelhantes estabelecimentos, os diminutos réditos da Fazenda Real daquela capitania, a indolência e pobreza dos seus habitantes, e talvez a falta de capacidade e zello patriótico nas pessoas que deviam cooperar com o bispo falecido para a ditta fundação (...)*”³⁰.

No entanto, pela provisão de 4 de Maio de 1794, foram enviados de Portugal dois iates, “Bom Sucesso” e “Senhor Jesus da Boa Morte”, com 44 casais e alguns presos degredados para povoar a ilha.³¹

²⁷ Secretaria Geral do Governo nº 2, folha 235, Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

²⁸ Idem, ibidem

²⁹ Secretaria Geral do Governo Livro nº 11, fól. 162/verso, 163, 164 – 17691798, I. A. H. N. Praia

³⁰ Secretaria Geral do Governo Livro nº 11, fól. 162/verso, 163, 164 – 17691798, I. A.H.N. Praia

³¹ BRÁSIO, António. Descobrimentos, Povoamento, Evangelização do Arquipélago de Cabo Verde. p.83

No ano seguinte 1795, um rico comerciante da ilha do Fogo mas natural de Portugal, João Carlos da Fonseca Rosado, propõe ao Governo povoar a ilha com 50 escravos próprios e 20 casais de outras ilhas. Na sua proposta, o interessado colocava algumas condições: “ (...) *que lhe seriam arrematados os rendimentos da ilha por seis anos e todo o gado da mesma por sessenta mil reis; que se lhe concederiam ferramentas apetrechos, munições e mantimentos, que se continuariam até que houvesse colheita, e que seriam isentos de foros e dízimos por dez anos, e ele por sua vez se obrigava a fazer Igreja e paramentá-la, e sustentar o parócho e pagar-lhe a congrua por seis anos*”.³²

Por carta de 22 de Julho de 1795, João Carlos da Fonseca Rosado é nomeado primeiro Capitão-Mor da ilha de S. Vicente e o governo por seu lado, comprometeu-se em enviar das ilhas do Açores e Madeira outros colonos “*por estes serem muito activos e laboriosos*”³³, que se juntariam aos 20 casais das outras ilhas e seus escravos.

Nessa altura, já estava em embrião, um rudimentar povoado chamado N^a Sr.^a da Luz, constituído por casebres, construídos por pescadores das ilhas vizinhas de Santo Antão e São Nicolau que utilizavam as margens do Porto Grande, como base logística. Nos livros do Arquivo Paroquial de Conservatória do Registo Civil dos finais do séc. XVIII, constam registos de nascimentos, baptizados, casamentos, óbitos, etc., feitos por sacerdotes que ocasionalmente passavam pela ilha levando às pessoas o bem estar da assistência religiosa por que avidamente ansiavam.³⁴

A adversidade do meio natural inviabilizou o empreendimento de Fonseca Rosado. O seu empenho redundou num fracasso, a ponto de mais tarde, acabar na falência, morrendo à minga em 1815. “*A preguiça e a malevolência dos colonos que destruíram as ferramentas para não trabalharem fugindo todos receosos do castigo, levou a Capitão-Mór a andar descalço e, para se sustentar, teve de ir pescar à cana e beber leite das poucas cabras que*

³² Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo.

³³ RAMOS, Manuel Nascimento. Mindelo d’Outrora. in Voz di Povo. 4 de Fevereiro de 1980.

³⁴ Jornal Notícias de Cabo Verde N^o Especial, Ano III, S. Vicente, 15 e Junho de 1938

havia.”³⁵ Nessa circunstância fez alterar o nome do povoado para aldeia D. Rodrigo, em homenagem ao então Ministro da Marinha, Rodrigo de Sousa Coutinho, quem *“alguns indivíduos desta Província, para fins que conseguiram, lhe propuzeram a criação d’ uma povoação alli”*³⁶.

Em Dezembro de 1818, Jerónimo António Pussich é nomeado Governador de Cabo Verde. *“Intemerato paladino de S. Vicente, seria ele o primeiro a defender a ideia de transferir para esta ilha a capital da Província.”*³⁷ Com vista a esse objectivo deslocou-se propositadamente ao Rio de Janeiro, onde se encontrava a família real, para falar com D. João VI que o autorizou a fundar uma povoação, na margem do Porto Grande, com o nome de D. Leopoldina homenageando assim, a esposa do Príncipe D. Pedro.

O surgimento da cidade do Mindelo está de certo modo, ligado a uma série de condicionalismos que levam à decadência de Ribeira Grande de Santiago, capital do arquipélago, desde 31 de Janeiro de 1533, por bulla de criação dada por Clemente VII³⁸. Após um rápido período de florescimento, experimenta a partir dos alvares do séc. XVII, um processo de decadência e perda de preponderância, em virtude de saques e ataques de piratas ingleses e franceses. *“A sua população torna-se vítima da pirataria, agressões, contrabando, criando nela uma permanente instabilidade psicológica, agravando a tendência ao êxodo rural”*³⁹.

Por outro lado, a criação das companhias monopolistas do comércio de escravos nessa centúria, acentuam paulatinamente, a perda da sua função de intermediação da R^a Grande, com os mercados da Costa-da-Guiné. Com as companhias negreiras, surge a tendência para os barcos fazerem a ligação directa entre as *“áreas de recrutamento de mão-de-obra escrava (Costa-da-Guiné) e os mercados de venda (Canárias, Brasil, Antilhas, etc.), pondo de parte, aos poucos, a posição de Santiago como intermediária”*⁴⁰.

³⁵ SERRA, Manuel, S. Vicente, Um Pouco da sua História, in. Boletim de Propaganda e Informação, Fevereiro de 1950.

³⁶ Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. P.11

³⁷ MIRANDA, Augusto, Op. Cit.

³⁸ SANTOS, Maria Emília Madeira (Coord.). (2007). O Descobrimento das ilhas de Cabo Verde, in. História Concisa de Cabo Verde. Lisboa – Praia. IICT, IIPC. p. 244.

³⁹ SILVA, António Leão Correia e. (1995). Histórias de um Sahel Insular. Praia. Spleen.

⁴⁰ SILVA, António Leão Correia e. Op. Cit.

É oportuno lembrar que à luz da carta régia de 1466, a colonização de Cabo Verde, se fez em função do comércio com os mercadores dos portos dessa região da costa ocidental africana.

“Em 1466, na carta régia em que outorga privilégios aos moradores da ilha de Santiago, o rei D. Afonso V afirmava que o donatário se queixava que sendo as ilhas tão longe do reino, `a gente não quer a ela ir viver senão com mui grandes liberdades e franquezas e despeza sua”⁴¹

A exclusão de Ribeira Grande desse circuito marítimo-comercial é repleta de consequências. *“A estrutura agrária assente na grande exploração agrícola escravocrata e exportadora vai entrar em crise nos inícios do séc. XVII.”⁴²*

Este novo contexto complicou as condições de sobrevivência na Ribeira Grande. Assiste-se a uma derrocada da primitiva urbe cabo-verdiana e a consequência imediata foi a emergência da Praia. Nota-se nos inícios da centúria de seiscentos, uma debandada dos principais moradores e autoridades da Ribeira Grande, em direcção ao actual Plateau.

A consumação desta realidade aconteceu com a oficialização da transferência, por alvará de 14 de Agosto de 1612 da sede das autoridades para a vila da Praia.⁴³ Consta todavia Praia apresentava profundos problemas de insalubridade, fundamentalmente, na época das chuvas, com o desenvolvimento de doenças tropicais provocadas por mosquitos. Esta situação incomodava bastante os moradores e autoridades já que sazonalmente, estes tinham que se retirar para sítios mais salubres. Este “nomadismo” causava como é evidente, enormes transtornos na administração das ilhas. Vozes se levantam, defendendo a necessidade de se encontrar um novo sítio com melhor ambiente, para se estabelecer definitivamente a cidade capital.

É neste contexto que Mindelo aparece. Pela carta de 11 de Agosto de 1835, a Rainha D. Maria II, dava ordens ao Governador da Província de Cabo Verde e Costa-da-Guiné, então Joaquim Pereira Marinho, para escolher entre as ilhas,

⁴¹ SANTOS, Maria Emília Madeira (Coord.). (2007). O Descobrimento das ilhas de Cabo Verde, in. Historia Concisa de Cabo Verde. Lisboa – Praia. IICT. p. 132.

⁴² SILVA, António Leão Correia e. (1995). Histórias de um Sahel Insular. Praia. Spleen.

⁴³ ANDRADE, Elisa. (1996). Cabo Verde da Descoberta (1460) à Independência (1975). Paris. L'Harmattan.

aquela que melhores condições oferecia para nela se estabelecer a sede do Governo da província.

De imediato, Pereira Marinho, *acérrimo defensor da mudança da capital para S. Vicente*⁴⁴, elaborou um relatório tecendo melhores elogios à ilha. Concluiu o seu relato afirmando: *“Sou de parecer que a ilha de São Vicente é a única aonde se pode fazer um centro de civilização, para dali se espalhar às outras ilhas...”*⁴⁵.

A resposta relatório do Governador Joaquim P. Marinho não demorou e nela continha um Projecto de Lei, sobre a fundação da nova cidade em S. Vicente. Nele destaca-se as intenções das autoridades em relação à futura cidade, entre as quais, se destaca o nome de Mindelo, em *“commemoração do desembarque nas praias do Mindelo, do Exército, cuja frente Meu Augusto Pai veio libertar estes reinos da opressão em que se achavam, Restituir-me o trono usurpado”*⁴⁶.

Reforçando a ideia da nova cidade, publica-se o Decreto de 11 de Junho de 1838 que garantia a transferência da capital para a ilha. O texto refere claramente às causas da deslocação, caracterizando Santiago como sendo um *“local insalubre e maligno”*⁴⁷. Em contraposição, alude a São Vicente como uma ilha que *“gosa de melhor clima e de outras vantagens, entre as quais merece atenção e possuir um porto dos mais espaçosos e seguros da Monarchia”*⁴⁸.

Pela portaria de 07 de Setembro de 1838, ordena sua Majestade ao Governador-geral da Província de Cabo Verde, a planta inclusa da povoação de Mindelo, e bem assim, a nota explicativa da mesma e de várias circunstâncias que deviam ser tomadas em consideração, para se pôr tudo em prática, logo que fosse aprovado.

Se para alguns sectores da sociedade, talvez uma minoria, essa mudança da capital era benéfica e desejada, já os maiores de Santiago, formado pelos proprietários agrícolas e comerciantes, opunham-se radicalmente. Veementes manifestações de opinião discordante fizeram-se ouvir e talvez por isso, a

⁴⁴ MIRANDA, Augusto. Bosquejo Histórico de S. Vicente. in Notícias de Cabo Verde. Ano III, S. Vicente. 15 de Junho de 1938.

⁴⁵ SERRA, Manuel. (s.d.). A ilha de S. Vicente, Um pouco da sua História. in, Boletim de Informação e Propaganda.

⁴⁶ BOLEO, José de Oliveira. (s.d.). Novos Subsídios para a Historia da Fundação de Mindelo.

⁴⁷ Idem, ibidem.

⁴⁸ Idem, ibidem.

construção da urbe não avançaria e consequentemente, a mudança da capital nunca se efectivaria. No pedido de revogação do Decreto de 11 de Junho de 1838, argumentava o Governador Ponte de Basto, que *“O estabelecimento da capital em S. Vicente era um lindo sonho irrealizável por não haver água potável em quantidade suficiente para suprir as necessidades dos habitantes dessa capital que se pretende estabelecer com um rasgo de pena.”*⁴⁹

É nesse ano de 1838 que os ingleses, adivinhando a importância futura do porto, solicitam autorização, para instalarem depósitos carvão de pedra para abastecimentos de navios que passavam pela ilha. A primeira que tentou instalar-se foi a *“(…) companhia East India, quem em 1838 aqui estabeleceu o primeiro depósito desse combustível, mas foi ele de efémera duração.”*⁵⁰

Apesar de fracassada, esta investida, simbolizaria o prenúncio do que viria a ser o futuro de Mindelo, com a autorização concedida em 12 de Fevereiro de 1850 ao *Cônsul Inglês John Rendall, na altura a residir em Ponta do Sol, ilha de Santo Antão, para aí estabelecer um depósito de carvão que servisse de posto de abastecimento dos barcos ingleses que transitavam da Inglaterra para o Sul do Atlântico e vice-versa.*⁵¹

Nos anos seguintes instalaram-se outras carvoeiras e este processo imprimiu uma dinâmica crescente na ilha que emerge de uma situação de espaço pouco ou nada atraente em termos fixação humana e de investimentos, para lugar de interesse, arrastando a ilha, para a sua integração na economia mundial.

Como resultado, em 26 de Março de 1852 publica-se a portaria a partir da qual *“A ilha de S. Vicente fica desligada, para todos os efeitos, da Câmara Municipal de Santo Antão (...)*⁵², tendo sido para o efeito, criada Comissão Municipal para administrar o concelho.

A Comissão Municipal revela-se determinante para afirmação da ilha, no sentido em que se trata de um poder local que zela e trabalha para o desenvolvimento do espaço.

⁴⁹ BOLEO, José de Oliveira. (s.d.). Novos Subsídios para a História da Fundação de Mindelo.

⁵⁰ CARREIRA, António. “A navegação de longo curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no século XIX”. in Revista Raízes, nº 7/16, Julho 78/ Dezembro 1980, ano 4. Direcção Arnaldo França.

⁵¹ BOLÉO, José de Oliveira. (s.d.). Novos Subsídios para a História da Fundação de Mindelo. p. 27.

⁵² BARCELLOS, Cristiano José de Senna. Op. Cit. Parte V, p. 254/255.

Efectivamente, a partir daí, Mindelo torna-se num pólo de atracção humana nacional e estrangeira, despoletando um ritmo de crescimento, nunca dantes assistido. É o reconhecimento deste facto, que levou a coroa a elevar a povoação, à categoria de vila, pelo decreto de 29 de Abril de 1858⁵³ e mais tarde, ao de cidade, em 14 de Abril de 1879⁵⁴.

3. O valor de lugar da memória identificado no Centro Histórico do Mindelo.

Sobre o valor de lugar da memória dos elementos da cultura material, como é por exemplo, um sítio histórico, historiadores franceses, entre os quais Jacques Le GOFF e Pierre NORA discutiam em finais dos anos 70, no auge da Escola dos *Annales*⁵⁵, questões relacionadas com a memória e identidade. Essa discussão contribuiu para a elaboração do conceito de lugares de memória pois, ainda se verificava uma ameaça ao desaparecimento da memória nacional, nomeadamente, a francesa, tendo-se na altura, identificado como necessário, a realização de inventários dos lugares onde a memória se encontrava presente, nos mais deslumbrantes símbolos, entre outros, nas festas, nos emblemas e nos monumentos.⁵⁶

Os lugares de memória foram, na altura, definidos por Nora, como lugares em todos os sentidos do termo, que vão do objecto material e concreto, ao mais abstracto. Têm valor simbólico e funcional, simultaneamente, e, em graus diversos e coexistem sempre. Na época sublinhava Nora, três aspectos a coabitarem, nesta conceptualização de lugares da memória, com o aspecto material a revelar-se no seu conteúdo, o aspecto funcional, entendido como uma suposição de garantia da cristalização da lembrança e da sua transmissão. O aspecto simbólico, por definição, foi visto como a possibilidade

⁵³ B.O. nº 29, 14 de Junho de 1858. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia

⁵⁴ Jornal Notícias de Cabo Verde. N° especial Ano III, S. Vicente, 15 de Junho 1938.

⁵⁵ Escola dos *Annales* corresponde ao movimento historiográfico que se constitui em torno do periódico académico francês *Annales d'histoire économique et sociale*, tendo se destacado por incorporar métodos das Ciências Sociais à produção do conhecimento histórico.

⁵⁶ NORA, Pierre. (1993). Entre história e memória: a problemática dos lugares. São Paulo. Revista Projecto História. v. 10. p. 7-28.

de uma maioria lembrar um acontecimento e/ou uma experiência vivida por um pequeno número, que deles não participou⁵⁷.

Sendo assim, o Centro Histórico do Mindelo pode ser assumido como um lugar de memória, porque mais que a sua funcionalidade, adveniente da sua vocação histórica, conjuga possibilidades de lembrança de diversos momentos do seu passado e uma vontade da sua preservação, cujo exemplo é este trabalho, a variado leque de monumentos. Tais possibilidades de lembrança se articulam também com oportunidades de criação de museus, de arquivos, de apropriação símbolos, expressos em eventos de variada natureza, com o fito da sua valorização.

A parte mais antiga da cidade será sempre um lugar da memória, por que suscita uma *vontade de memória*, e esta vontade tem promovido a intenção memorialista, que é garantia de uma identidade própria, muito enfatizada pelos seus cidadãos.

Essa vontade também faz do centro Histórico do Mindelo não só um lugar de história, que tem evidência nos variados elementos da cultura material do seu passado, com também um lugar de memória pelas lembranças ainda muito vivas do seu passado, cantadas e espelhadas nas diversas formas de vida do mindelense. Enquanto lugar da memória vai perpassando, no tempo, um vivo passado, recordado sempre pelas sucessivas gerações como algo que foi vivido.

Este Mindelo realçado nas breves notas sobre a evolução da Cidade acima apresentadas, revela o que resta e que se perpetua de um outro tempo. Como a sociedade mindelense e a cabo-verdiana, em geral, necessita deste lugar de memória, que é a parte mais antiga da cidade, para mater vivo um passado ainda lembrado, deve-se empenhar na sua preservação e assim evitar-se a descaracterização dos seus elementos originais, a fim de se manter a memória verdadeira e possibilitar melhor compreensão do seu passado, tal como reportava em finais dos anos 70, Jaques Le Goff, para as situações análogas em França.⁵⁸

⁵⁷ NORA, Pierra. Op.Cit.

⁵⁸ Le GOFF, Jacques. (1996). Memória. IN: LE GOFF, Jacques. (4º ed.). Campinas: Unicamp. História e Memória.

Pelo seu valor de lugar da memória, Mindelo, visto sob ponto de vista do seu passado existe. E, mais que isto, está registado na sua funcionalidade e nos seus símbolos mais marcantes, sendo exemplos destes símbolos, as edificações de apoio à actividade do porto, mola impulsionadora da urbe, em estudo neste trabalho. Nestas e noutras edificações, bem como no próprio tecido urbano antigo, com estética própria, se fixou a memória. As mesmas edificações servem como um nova forma de apreender o que não vivemos, o que representam, enquanto fontes para o estudo da história da Cidade.

Para além do seu valor de locais materiais, encarnam, nas facetas da história da urbe que cada edificação representa, uma essência imaterial, onde se cristalizou a memória da sociedade mindelense e sãovicentina, com a qual o povo se identifica ou se reconhece, possibilitando existir um sentimento de formação da identidade e de pertença, conferindo-lhe assim importância patrimonial.

Capítulo II

Património edificado do Centro Histórico de Mindelo ligado à actividade portuária: funcionalidades e estado de conservação.

Este capítulo insere referência genérica ao centro histórico do Mindelo, com destaque para um conjunto de edifícios cuja funcionalidade, se prende à actividade marítimo-portuário na baía do Porto Grande. Constitui uma análise ao contexto das primitivas edificações: as instalações carvoeiras e de acostamento, emergência do moderno Porto Grande e os estaleiros navais.

Faz uma abordagem aos edifícios dos serviços de cariz administrativo e controlo das actividades portuárias, os de segurança do povoado, elementos de orientação da navegação, bem como um edifício com forte expressão socioeconómico na vida da cidade.

De um modo geral integram-se no estilo colonial que se afirmam no século XIX, nas zonas de influência europeia e que se evidenciam na estética neoclássica. Esta assume-se como um movimento artístico que surgiu em meados do século XVIII, como reacção aos excessos do estilo Barroco⁵⁹. A corrente neoclássica propugna um regresso ao cânone estético da antiguidade greco-romana⁶⁰ que, igualmente, inspirou a arquitectura renascentista e outras correntes posteriores. Assim, as composições arquitectónicas da época e períodos subsequentes, como é boa parte das edificações em estudo, revelam a simplicidade e sobriedade neoclássicas das mesmas. Nelas se acentuam linhas verticais na forma de pilastras, nos extremos da parede e linhas horizontais, destacadas como faixas, que delimitam o registo térreo, do piso superior, ou apenas para quebrar a monotonia da parede lisa. Estas características, que são ostentadas por muitas residências de carácter senhorial, existentes no Centro Histórico do Mindelo e, que afirmam um pouco na linha de muitas obras arquitectónicas difundidas mais no norte de Portugal entre 1742 e 1836⁶¹, revelam-se de modo mais evidente no edifício, administrativo, que representa a autoridade municipal, na antiga alfândega, no

⁵⁹ Termo inventado pelos historiadores de arte do século XIX para designar o estilo que prevaleceu, na arte Europeia Ocidental, entre 1580 e inícios do séc. XVIII, tendo em conta que este estilo artístico foi essencialmente caprichoso e florido.

⁶⁰ Cf. Grande Dicionário Enciclopédico Verbo. (1997). Lisboa/S. Paulo. p. 19

⁶¹ Cf. VASCONCELOS, Flório. (1984). A Arte em Portugal. Lisboa. Verbo Juvenil. pp. 52-56.

mercado municipal. Exceptua-se neste contexto, a antiga capitania que revela um gosto estético neo-manuelino.

1. Centro histórico do Mindelo, considerações gerais.

A quase totalidade dos edifícios contemplados neste capítulo constitui as primeiras e mais representativas edificações construídas nos alvares do povoamento da ilha de São Vicente, particularmente, a partir da segunda metade do séc. XIX, no perímetro da área hoje considerada, o centro histórico de Mindelo.

Esta zona se estende desde o limite ocidental da margem do Porto Grande, a partir da “Praia de Botes”, até o extremo norte, junto à casa de George Rendall, no local do edifício da CV Telecom e o limite sul é a popularmente designada, zona da Salina, próximo das actuais instalações da Enacol.

A génese desta urbanização é corolário da decisão da rainha D. Maria II, quando *“ordenou ao Governador da Província de Cabo Verde que escolhesse uma das ilhas do arquipélago ‘mais própria para nela se estabelecer a sede do Governo’*”⁶², dada as perturbações que a administração das ilhas sazonalmente conhecia, provocada pelas deficientes condições ambientais da Praia, em algumas épocas do ano, com o desenvolvimento das chamadas “doenças da terra” que deixavam em sobressalto, as autoridades da província. Não se fazendo de rogado, prontamente, o Governador Joaquim Pereira Marinho informa em relatório de 1835, que São Vicente era uma ilha com *“clima excelente sem doenças, possuidora de boa água e principalmente bons portos, situada numa posição muito vantajosa para os navios que seguiam a rota Sul para África e América do Sul”*.⁶³

Estas impressões muito positivas de Pereira Marinho levariam o Ministro das Colónias, a assinar em 11 de Junho de 1838, o Decreto Régio que mandava criar a povoação de Mindelo, para ser a futura capital de Cabo Verde, em comemoração da vitória em Portugal, dos liberais sobre os absolutistas.

Na sequência, publicava-se a Portaria de 30 de Junho de 1838 que definia o primeiro Plano de Urbanização de Mindelo que *“deveria ser regular havendo*

⁶² Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. I. p. 10

⁶³ Idem, ibidem

especial cuidado na designação dos Logares destinados para os diversos edifícios e mais objectos do serviço público, (...).⁶⁴

O traçado arquitectónico do centro histórico da cidade do Mindelo identificado no capítulo I, e os principais edifícios estavam assim, consubstanciados e o futuro encarregava-se de os materializar. Na segunda metade do século XIX, os ingleses iniciam os seus investimentos na orla marítima do Porto Grande e a crescente movimentação marítima ligada ao comércio do carvão deu uma importante visibilidade a Mindelo e a consequência directa foi a necessidade de dotar a ilha, de infra-estruturas básicas, de modo a poder responder, as demandas que a novel dinâmica começara a instalar e o subsequente crescimento urbano.

Este contexto determinou como se referiu no primeiro capítulo, a criação da Comissão Municipal, desanexando São Vicente, da administração de Santo Antão. Esta instituição viria dar um impulso fundamental na consolidação do processo de urbanização, porquanto, a breve tempo, importantes obras da cidade projectadas, poderiam ser executadas, a partir das receitas arrecadadas nos impostos da movimentação comercial praticada no porto, estabelecidas pela recém estabelecida autoridade municipal. Cita-se por exemplo, o imposto de 100 réis por tonelada importada de carvão de pedra, criado a 1 de Setembro de 1854 e cujo fim exclusivo, era subsidiar as obras da ilha.⁶⁵

A planta da povoação de Mindelo, publicada em 1858 (**anexo 1**) por solicitação do Ministro da Marinha e Ultramar, Sá da Bandeira⁶⁶, dá uma ideia da dinâmica das construções efectivadas nesta altura e a consequente evolução urbana que a cidade conseguia. Nela, nota-se já, a presença de alguns importantes edifícios contemplados na delimitação geográfica deste trabalho.

É inquestionável o valor patrimonial do centro histórico do Mindelo, constituído por um conjunto urbano de relevo no contexto da ilha e do arquipélago, não só pela sua imponente, requinte do traçado arquitectónico dos edifícios e nobreza das funções mas fundamentalmente, pela vivacidade que representa e conserva. Ponto de encontro de pessoas de várias paragens do mundo, de

⁶⁴ Idem, ibidem

⁶⁵ B.O. nº12 – 23 de Março 1895, Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia

⁶⁶ Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. I. p. 23

interpenetração cultural é este espaço, a arena, do cosmopolitismo característico de Mindelo e suas gentes.

Hoje efectivamente, a cidade tem outros atractivos, fruto do processo de crescimento e desenvolvimento, no entanto, nota-se de forma vincada, o valor afectivo de alguns dos edifícios do centro histórico e sua representação na memória colectiva dos mindelenses, a carga histórica que carrega e que fala por si, na perspectiva bradeuliana. Incontestavelmente, razões que legitimam esta distinta categoria de centro histórico de Mindelo, sem qualquer conflito conceptual, se tivermos em conta que os centros históricos são na verdade, uma espécie de coração da cidade, *“testemunhos vivos de épocas passadas”* (Salgueiro, Teresa B., 1992)⁶⁷.

Constituem nesta óptica, o espaço que narra a história de cada um dos habitantes que ao longo da vida a herdaram, construíram e modificaram. Definem no seu conjunto edificações de maior vulto, portadoras no passado, de papel importante na vida local e nacional.

Esta zona de Mindelo inscreve-se perfeitamente neste conceito, não obstante o conjunto dos edifícios representativos deste perímetro poderem não estruturar o tecido urbano da cidade, dada a relativa liberdade e autonomia, que se reconhece, com reflexos numa relativa ausência de definição e conservação do traçado da urbe, particularmente, nas décadas mais recentes, no tocante às construções e intervenções.

Está-se por certo, perante uma questão de fundo, com eventuais origens na deficiente política de ordenamento territorial, na indefinida categorização do espaço e assumpção dessa definição, no desrespeito pelos princípios e normas de intervenção, no tocante ao espaço patrimonial, na ausência de uma consciência de identidade cultural e de cidadania, enfim, aspectos que poderão ser considerados, no terceiro capítulo deste trabalho.

⁶⁷ SALGUEIRO, Teresa. (1992). A cidade em Portugal: Uma geografia Urbana. Porto. Edições Afrontamento.

2. Contexto das primitivas edificações.

Para clarificar o contexto das primitivas edificações, no centro histórico de Mindelo, há que ser, antes de mais, realçado o predomínio dos ingleses no seu “take off”.

Também é importante destacar que a evolução do povoado de Mindelo ficou, intimamente ligada à actividade portuária, vocação primordial da ilha, não só pela magnificência do seu porto mas fundamentalmente, por uma conjugação de factores conjunturais que possibilitaram reconfigurar a ilha, até nesta altura, apenas utilizada como refugio de pescadores, ou como campo de pastagem por pastores das ilhas vizinhas.

Com efeito, a ilha de São Vicente, sem agricultura nem indústria, tinha por única fonte de desenvolvimento, a exploração do seu porto de águas profundas, de características marítimo-portuárias, peculiares, como descreve João de Sousa Machado em 1891. *“Como compensação de tanta usura da natureza, apparece o famoso Porto Grande, bahia extensa, de excellente fundo e perfeitamente abrigada. Póde ser demandado a toda a hora do dia ou da noite e em qualquer estação, sem o mínimo risco para o navio. É tão extensa a bahia que n’ella póde surgir a maior esquadra do mundo (...). Do Tejo ao Cabo da Boa Esperança será difficil encontrar surgidouro tão seguro e amparado.”*⁶⁸

Naquela altura os ingleses já estavam a ter um papel um papel preponderante no povoamento e exploração económica da ilha de São Vicente, enquanto parte do arquipélago de Cabo Verde, uma das possessões portuguesas. A influência dos ingleses advinha das relações diplomáticas seculares mantidas com Portugal, reforçadas aquando das invasões francesas nos inícios do século XIX, reportadas por José Hermano Saraiva⁶⁹.

Alguns autores são taxativos em dizer que em virtude dessa solidariedade da Inglaterra, Portugal se tornara nessa época, num autêntico protectorado da coroa inglesa, razão pela qual, não dispunha de argumentos, para contrariar

⁶⁸ MACHADO, João de Sousa. (1891). in Estudo sobre o Commercio do Carvão no Porto Grande da ilha de São Vicente (archipelago de Cabo Verde) e no Porto da Luz de Gran Canaria (Arcipelago das Canárias). Lisboa. Imprensa Nacional, Ofício 261_Mapas alf Santiago_Relatorio João de Sousa Machado. Arquivo Histórico Ultramarino.

⁶⁹ SARAIVA, José Hermano. (1995). Historia Concisa de Portugal. (17ª ed.). Lisboa. Colecção Saber. p. 272

qualquer aspiração dos ingleses, no tocante às colónias lusas, incluindo Cabo Verde e consequentemente a ilha de S. Vicente.

Esta questão diplomática se afigura determinante e esclarecedor da “hegemonia” e influência dos ingleses no povoamento e exploração económica da ilha. De resto, este posicionamento é relativamente pacífico, entre os autores que se tem debruçado sobre a história da ilha.

Realça-se que os ingleses já eram nesta época, detentores de um vasto império industrial, servido por uma grande rede de navegação marítima, a partir de modernos barcos movidos a vapor que ligavam o mundo, transportando mercadorias e pessoas.

É este novo paradigma de exploração económica que determina uma intensa utilização da rota atlântica norte-sul, ligando importantes portos europeus, aos das Américas e que tinha Cabo Verde e particularmente São Vicente, a meio caminho.

A geoestratégica posição de São Vicente, promoveu um volte-face relativamente aos interesses nela e em breve tempo, fez atrair para a pequena aldeia N^a Sr.^a da Luz, homens de negócio e empresas especializadas em actividades relacionadas com o comércio marítimo de várias paragens do mundo, particularmente britânicos. Astutos e oportunistas, estes rapidamente se posicionam, no sentido de aproveitar as concessões das autoridades portuguesas, estabelecendo suas bases mercantis, transformando o Porto Grande, numa espécie de *server*, no reabastecimento de navios que atravessavam o atlântico, na rota norte-sul e vice-versa. *“São essas as condições naturais que levaram as companhias carvoeiras a escolher o Porto Grande para deposito de fornecimento do carvão aos vapores que se dirigem aos dois cabos e América do Sul, crescendo ainda a vantajosa posição geographica da ilha que está a meia distancia da Europa e América do Sul, e próxima à linha traçada para essa navegação e para os mares do Pacífico, Oceano Índico e Auastrália.”*⁷⁰

Porto Grande entrava desta forma, nas rotas intercontinentais e a ilha definitivamente, num ritmo de crescimento jamais assistido no arquipélago. São

⁷⁰ MACHADO, João de Sousa. (1891). in Estudo sobre o Commercio do Carvão no Porto Grande da ilha de São Vicente (archipelago de Cabo Verde) e no Porto da Luz de Gran Canaria (Arcipelago das Canárias). Lisboa. Imprensa Nacional, Ofício 261_Mapal alf Santiago_Relatorio João de Sousa Machado. Arquivo Histórico Ultramarino.

Vicente vive daqui para a frente, seu período épico e venturoso, uma transfiguração no seu tecido social e económico que a colocava em posição de discriminação positiva, em relação ao resto do arquipélago, como testemunha Correia e Silva (2000) *“O porto carvoeiro despoletara um vigoroso processo de diferenciação de S. Vicente do resto do espaço cabo-verdiano. O Mindelo apresentava-se, com efeito, uma configuração espacial, estrutura económica, relações sociais e um campo político originais à escala do arquipélago”*.⁷¹

Os sinais evidentes deste progresso se registam a partir da segunda metade do séc. XIX. Um grande volume de investimentos na orla marítima do Porto Grande, infra-estruturas de dimensão, edificações de apoio à actividade marítimo-mercantil, típicos de uma cidade-porto que constituem hoje, elementos patrimoniais de referência na ilha e no país. Entre os quais, se destaca as primitivas instalações de acostamentos; as estruturas administrativas (Alfândega, Capitania, Câmara Municipal); os estabelecimentos de defesa do porto/fortificações (o Fortim D’EL Rei e instalações militares de aquartelamento); os meios luminosos orientadores da navegação (farol do ilhéu dos Pássaros – D. Luís e o farol de São Pedro – D. Amélia); as edificações de apoio e prestação de serviços (mercado municipal e instalações das companhias carvoeiras – escritórios, armazéns, depósitos de carvão).

São estes elementos, o objecto central deste trabalho e que são a seguir, analisados na sua particularidade, tendo como parâmetros de estudo, o contexto do seu surgimento, breves considerações arquitectónicas, funcionalidade original e valor patrimonial, no contexto actual.

3. Primeiras instalações carvoeiras nos meados do séc. XIX e sua influência no incremento da actividade marítima.

O período épico de Mindelo inicia precisamente, com a instalação das primeiras companhias carvoeiras, na segunda metade do séc. XIX. A ilha de São Vicente beneficia de um contexto favorável e emerge de uma situação de espaço pouco ou nada atraente em termos fixação humana e de investimentos,

⁷¹ SILVA, António Leão Correia e. (2000). Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia – Mindelo. Centro Cultural Português. p. 192.

para lugar de interesse, apetecido e por isso, muito procurado, que catapultariam o Porto Grande e por arrastamento a ilha, para a sua integração na economia mundial, ou pelo menos, para os circuitos marítimos de interesse, no oceano atlântico.

Esta recontextualização de Mindelo tem como motor, os estabelecimentos ingleses que usufruindo de uma relativa concorrência livre, concentram avultados investimentos na orla marítima do Porto Grande.

Mas antes de avançar, parece pertinente, considerar alguns aspectos que permitem essa repentina transfiguração de Mindelo.

Tudo está irremediavelmente conectado, às movimentações políticas em Portugal, na sequência das revoluções liberais. É a partir da década de 30 do séc. XIX que a coroa encara a necessidade de investimento na ilha e no Porto Grande, como algo que pudesse ser positivo, no sentido de ajudar a metrópole, a encontrar solução para a difícil conjuntura económica, grande parte dela, provocada pela perda do Brasil que se tornara independente desde 1820. Nessa altura, as possessões que Portugal tinha relegado para segundo plano durante a exploração das riquezas naturais do Brasil vão ser reavaliadas e reactivadas. As colónias africanas inscrevem-se neste universo e regista-se a breve tempo, uma atitude pró-activa, com importantes projectos, nomeadamente, no capítulo das explorações agrárias, com vista a suprir as carências criadas com a perda das terras de Vera Cruz.

No caso concreto de Cabo Verde é importante demarcar essa viragem de perspectiva política de exploração das colónias, a partir da chegada ao poder, de algumas figuras da esfera administrativa que assumem com o arquipélago e particularmente com a ilha de São Vicente, uma relação de profunda empatia se assim se pode dizer, dado o esmero que denotam, no tocante aos projectos de desenvolvimento afectos à ilha.

Joaquim Pereira Marinho, Governador e o Marquês Sá da Bandeira, Secretario de Estado do Ultramar são os grandes mentores, da transfiguração de São Vicente, no universo da colónia, com o determinante projecto de reconversão integrada da economia do arquipélago, após a decadência do modelo de exploração escravagista.

Consta que poucos dias após a chegada de Pereira Marinho ao arquipélago para assumir suas funções, na sua primeira visita ao norte do arquipélago,

vislumbrou a ilha de S. Vicente, como *“um efervescente centro comercial do arquipélago e de toda a Costa da Guiné sob a soberania portuguesa. (...) O Porto Grande é o maior recurso económico do arquipélago e, como tal, qualquer projecto de desenvolvimento de Cabo Verde não só deveria ter isso em conta como colocar nele o seu acento tónico”* (Correia e Silva 2000).

Esta perspectiva era inovadora e contrariava as tendências económicas tradicionais, rompendo com todo o modelo de exploração agro-pastoril, insistentemente tentado por todos os responsáveis e autoridades que o antecederam.

Estava claro que Marinho entendera que na conjuntura, a solução para o incremento da economia das ilhas residia precisamente, neste singular e exclusivo recurso que São Vicente conservava – o seu porto, explorado para servir o comércio marítimo, unindo as principais linhas que ligavam o norte e o sul.

Citamos Correia e Silva que a propósito deste interesse de Pereira Marinho pela ilha do Porto Grande, no fim da sua visita pelas ilhas do norte, endereça uma carta ao Secretário do Ultramar, António Campello, dando-lhe conta do que tinha observado e escrevia assim, sobre São Vicente, *“ (...) pela sua posição vantajosa, pela navegação que agora está em uso para os navios que vão para os portos do Sul [...] he a única aonde se pode fazer um centro de civilizações” (...) aonde se devem assentar todos os estabelecimentos da industria, de commercio e de navegação.*”⁷² Marinho vai mais longe e perante a circunstância marcada pela crise do regime de exploração escravagista, as conturbações a ela ligados, as ameaças de levantamentos, revoltas populares e a insegurança que se perspectivava na vila da Praia, começa a defender a ideia da transferência da capital da Praia para São Vicente, afirmando que *“ (...) os estabelecimentos que se formarem em S. Tiago serão logo na sua origem destruídos pella morte”*⁷³

O Governador Pereira Marinho estava convicto no seu projecto, de revolucionar o arquipélago e sobretudo demonstrar que era possível pela via da exploração

⁷² SILVA, António Correia e. (2000). Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia – Mindelo. Centro Cultural Português. p. 58/59

⁷³ Op. Cit.

portuário-mercantil do Porto Grande, montar uma estrutura geradora de recursos económicos que servisse todas as ilhas.

A corroborar com a intenção de Marinho, há um importante factor externo que vai precisamente na direcção do seu plano para São Vicente. Os ingleses começavam a fazer as suas primeiras abordagens à ilha, cujas condições naturais do porto eram desde há muito tempo conhecidas e apreciadas pelas potências europeias, designadamente, os holandeses, franceses e ingleses.

A Inglaterra, grande potência industrial de então e detentora de uma rede mundial de mercados, beneficiava de uma situação privilegiada no comércio com Portugal e naturalmente com suas colónias, à luz dos tratados firmados, nomeadamente o de Methwen em 1703 e o de 19 de Fevereiro de 1810, para além de outras dependências que deixavam Portugal relativamente sensível, face às pretensões e interesses ingleses nas possessões lusas, como atrás se referiu.

Detentora de uma enorme frota marítima, Inglaterra precisava de portos estrategicamente posicionados que funcionassem como base logística nas ligações norte/sul do atlântico. É isso que determina o interesse dos ingleses na utilização da baía do Porto Grande, como uma espécie de “server” no abastecimento de carvão de navios britânicos que navegavam no oceano.

Com efeito, o Porto Grande há muito caracterizado pelos britânicos como sendo de excelente posição geográfica, a meio caminho entre a Inglaterra e os mercados do sul do atlântico e de extraordinárias condições naturais era um lugar ideal, para se estabelecer uma base logística marítima.

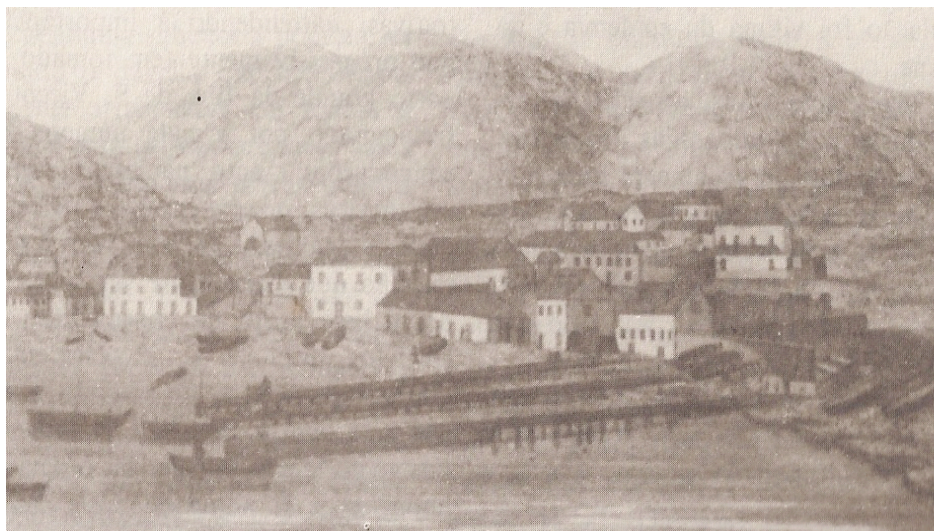
Era a oportunidade determinante para a pacata vila de Mindelo. Adivinhava-se um auspicioso futuro para o emergente burgo, tendo como motor, o comércio de carvão de pedra, com a chegada das companhias inglesas especializadas nesse negócio.

A primeira que tentou instalar-se na orla marítima da baía do Porto Grande foi a “ (...) companhia *East India*, quem em 1838 aqui estabeleceu o primeiro depósito desse combustível, mas foi ele de efémera duração.”⁷⁴

⁷⁴ CARREIRA, António. “A navegação de longo curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no século XIX”. in Revista Raízes, nº 7/16, Julho 78/ Dezembro 1980, ano 4. Direcção Arnaldo França.

No entanto é a partir de 1850 que se assiste, a uma verdadeira corrida entre as carvoeiras britânicas, em direcção ao porto do Monte Cara.

Figura 2 – Primeiras instalações das companhias carvoeira inglesas em São Vicente, 1864.



Fonte: Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, Fundo de Desenvolvimento Nacional, Ministério da Economia e das Finanças, Dezembro de 1984.

Tudo se iniciou a 12 de Fevereiro de 1850, quando o “*Cônsul Inglês John Rendall, na altura a residir em Ponta do Sol, ilha de Santo Antão escreve ao Governador da província de Cabo Verde, manifestando-lhe o desejo de aproveitar as magníficas condições naturais do porto de São Vicente, para aí estabelecer um depósito de carvão que servisse de posto de abastecimento dos barcos ingleses que transitavam da Inglaterra para o Sul do Atlântico e vice-versa*”.⁷⁵

Assim, pela portaria de 2 de Março de 1850, o Governador João Fontes Pereira de Mello responde afirmativamente o pedido do Cônsul Britânico e autoriza ao subdirector da Alfândega de São Vicente, a receber todo o carvão de pedra inglês.⁷⁶

Esta concessão ao John Rendall & Company atraiu outras entidades do género, interessadas no negócio do carvão, a partir do Porto Grande. No mesmo ano instalou-se a Royal Mail Steam Packet's autorizada pela portaria

⁷⁵ BOLÉO, José de Oliveira. (s.d.). Novos Subsídios para a História da Fundação de Mindelo. p. 27.

⁷⁶ Idem, ibidem

régia de 18 de Novembro, de estabelecer livre de direitos, um depósito de carvão de pedra, para abastecimento e uma ponte cais para esse fim. Em 1851, surgiram a Patent Fuel e a Visger & Nephew. Estas duas, mais tarde se fundiram dando origem à Millers & Nephew e em 1875 instalaram-se a Cory Brothers & Company. Anos mais tarde, as companhias Millers & Cory se fundiram, na Millers & Corys Cape Verde Islands Limited.⁷⁷

Figura 3 – Praça D. Luís, espaço das antigas instalações da Companhia de São Vicente de Cabo Verde, estabelecida em 1888.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta dissertação em Maio de 2010.

O rentável negócio ia atraindo novas companhias que se instalaram na orla marítima, do já denominado Porto dos Carvoeiros, como a Wilson Sons & Company e a Bochum Company que teve vida efémera.⁷⁸

Em 26 de Dezembro 1882, a Ferro & Irmão solicitava autorização, para estabelecer um depósito de carvão de pedra e levantar duas pontes de madeira com vias-férreas, para o serviço de embarque e desembarque do carvão. Finalmente, em 1888, fundou-se a Companhia de São Vicente de Cabo Verde⁷⁹, que construiria seus depósitos de carvão na zona onde se situava a Praça D. Luís. Em troca desse local, a companhia viria a construir uma nova Praça da cidade, onde hoje fica a Praça Amílcar Cabral.

⁷⁷ BOLÉO, José de Oliveira. (s.d.). Novos Subsídios para a História da Fundação de Mindelo. p. 27.

⁷⁸ Idem, ibidem.

⁷⁹ Portaria nº 314 de 26 de Dezembro 1882, B.O. nº 52 de 30 de Dezembro 1882, Instituto do Arquivo Histórico de Cabo Verde, Praia.

Recorda-se que há alguns anos, a Câmara Municipal de São Vicente numa atitude de recuperação da memória colectiva e do património edificado, fez justiça com a história, devolvendo essa antiga e primeira praça da ilha, aos mindelenses e por isso, a Praça D. Luís voltou a reaparecer no seu local original.

As empresas carvoeiras como é evidente, não tinham todas a mesma expressão, em termos de capacidade financeira e patrimonial. Uma ou duas possuíam maior cabedal e eram essas que monopolizavam o comércio do carvão no porto. Cita-se por exemplo, a poderosa *“Millers & Nephew, que nesse ano fora criada com a fusão das companhias Patent Fuel e Visger & Miller. Já anteriormente, ou pouco depois, as companhias John Rendall, Thomas & Miller MacLeod and Martin foram incorporadas nas companhias economicamente mais fortes”*⁸⁰. Estas fusões funcionavam como esquemas de empoderamento financeiro e patrimonial, objectivando posicionamento de vantagem, no comércio do carvão de pedra no Porto Grande e na região do Atlântico médio, onde também outros portos de arquipélagos próximos, procuravam se afirmar neste rentável negócio.

Diz João Machado (1891) que as companhias que (...) *“primitivamente se estabeleceram ali com depósito de carvão, adquiriram em poucos annos grossa fortuna. Não existindo ainda depósitos em pontos intermediários, taes como, Açores, Madeira e Canárias, ou fornecendo estes quantidades insignificantes, nunca se sentiu na ilha de S. Vicente a existência d’elles (...)”*⁸¹

As carvoeiras, pelo seu poder económico no contexto da época e capacidade empregadora viriam ajudar a ilha e o arquipélago, a sacudir a dependência das tradicionais explorações agrárias e situações da vida rural, marcadas por estiagens, secas e fomes cíclicas.

São Vicente nesta época, se torna num pólo de atracção humana de populares, sobretudo das ilhas vizinhas de São Nicolau e Santo Antão, para labutar em coisas modernas e diferentes, como comércio, operariado, funcionalismo e

⁸⁰ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. III, pág. 31.

⁸¹ MACHADO, João de Sousa. (1891). in Estudo sobre o Commercio do Carvão no Porto Grande da ilha de São Vicente (archipelago de Cabo Verde) e no Porto da Luz de Gran Canaria (Arcipelago das Canárias). Lisboa. Imprensa Nacional, Oficio 261_Mapa alf Santiago_Relatorio João de Sousa Machado, Arquivo Histórico Ultramarino.

outros esquemas de vida que uma cidade porto permite. A popular coladeira *“Adeus mamai um ta bai nha caminho pa São Vicente pake S. Nicolau ka tem comaice pa menina nova”*, é bem o exemplo do modo de pensar e de agir, da população activa das ilhas vizinhas. São Vicente era uma escapatória para as agruras da definhada vida rural, num contexto de cíclicas estiagens.

É inquestionável que a fixação das companhias carvoeiras na orla da baía do Porto Grande, a partir de 1850, reconfigurou São Vicente em termos de oferta e oportunidade de melhor vida para os cabo-verdianos e implementou uma dinâmica de crescimento, jamais experimentado. Pode-se mesmo dizer, que promoveu a integração da ilha e do arquipélago na economia mundial, pela via da intensa actividade marítima daí resultante.

Em poucas décadas, a movimentação marítima no porto, determinava valores em termos de quantidade de navios, nunca dantes assistido no arquipélago, como podem comprovar dados estatísticos consultados. **(anexo 2)**

Isso despoletava um processo de crescimento económico movido pelas embarcações de longo curso que sulcavam as águas do atlântico, e que demandavam Porto Grande, para se abastecerem de carvão, viveres e outros serviços, sobretudo depois da instalação da companhia Cory Brothers & C^a, que provocou uma redução significativa, na venda do carvão de pedra. Confirma este facto, o António Carreira: *“A média da reexportação anual do carvão de pedra tem sido ate aqui de 40.000 toneladas. Tende, porem, a aumentar, talvez em grande escala, com o estabelecimento da segunda casa (...) que rivalizando com a primeira, fez já descer o preço de tonelada de 47 a 32 shillings”. [...] “Foi o movimento marítimo do ano findo de 360 navios de comércio, sendo 129 de vela e 231 a vapor. Entraram mais no porto 142 navios de cabotagem e 91 lanchas fazendo estas o serviço costeiro entre esta ilha e a de Santo Antão (...). Como matéria conexa, acrescentarei que o movimento dos navios de guerra foi de 42, 2 de vela e 40 a vapor.”*⁸²

O porto transatlântico é um criador de vida e o Porto Grande é bem o exemplo disso, no cumprimento da sua função. *“No seu entorno estrutura-se uma*

⁸² Carreira, António. A navegação de longo curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no século XIX. in Revista Raízes, nº 7/16, Julho 78/ Dezembro 1980, ano 4. Direcção Arnaldo França.

efervescente cadeia de actividades económicas (Correia e Silva 2000)”.⁸³ Esta demanda comercial transformou São Vicente, num dinâmico pólo de investimentos em infra-estruturas inerentes sobretudo à actividade marítima, de fomento de actividades administrativas e logísticas de apoio à vocação portuária e de serviços complementares diversos.

Um exemplo bem claro foi a chegada da telegrafia que uniu São Vicente à metrópole e a todo o mundo conhecido. A companhia Brazilian Submarine Telegraph Company que estabeleceu na vila do Mindelo, em Junho de 1874, uma estação telegráfica, ligando-a com o seu cabo submarino a Lisboa, ilha da Madeira e Pernambuco.

Este importante passo foi oficializado, numa sessão extraordinária da Comissão Municipal da ilha de São Vicente, realizada na vila de Mindelo, no dia 11 de Março de 1874, a qual assistiu ilustres figuras nacionais e estrangeiras, com destaque para o Presidente da Comissão Municipal, Custódio Duarte e o gerente da Brazilian Submarine Telegraph Company Patrício Francisco Barry, altos funcionários e representações consulares sediados em Mindelo

Na acta desse encontro, cita-se as entusiásticas palavras do Presidente da Comissão Municipal: “ O Sr. Presidente disse que tendo chegado a esta ilha o cabo telegraphico sumarino destinado a reunir pelo mais estreito laço esta província à metropoli, à Europa e ao novo Mundo, se congratulava com os cavalheiros presentes por tão auspicioso acontecimento, e em nome d’este município felicitava os paizes e os homens emprehendedores que alcançaram esta nova victoria de civilisação.”⁸⁴

Efectivamente, tratava-se de um facto inédito, uma grande vitória para a ilha e para a colónia que assim, se ligavam permanentemente ao mundo e era por consequência, um importante instrumento de desenvolvimento de Mindelo. Estes progressos fazem emergir na ilha e no arquipélago, uma espécie de euforia espiritual que mexe com toda a estrutura social da colónia, constituindo uma saída para as crises advenientes das estiagens que deixavam as gentes

⁸³ SILVA, António Correia. (2000). Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia – Mindelo. Centro Cultural Português.

⁸⁴ B.O. nº 11 de 16 de Março de 1865, pág. 67, Secretaria Geral do Governo. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

das regiões de vocação geralmente agro-pastoril, com o credo na boca e a se definirem de fome, como se referiu atrás.

Com efeito, desde a década de 30 do séc. XIX, quando os ingleses esboçaram a montagem do primeiro depósito de carvão de pedra que Mindelo abraçou um destino marcado por um percurso auspicioso, embora efémero, como se poderia confirmar poucas décadas depois.

Analisando um pouco mais a fundo as carvoeiras, importa dizer que a documentação que facultaria um estudo mais profundo é relativamente escassa, para não se dizer nula em Cabo Verde. O pouco que se consegue está nas fontes sobejamente conhecidas. No entanto, a observação e interpretação atentas dos poucos vestígios dessa época e de conversas com pessoas idosas que estiveram ligadas a essa lide, permite alguma avaliação dessas primitivas empresas de Mindelo.

Para já, sabe-se que o seu património era bastante diversificado. António Carreira faz uma descrição de duas das mais poderosas companhias a Millers & Nephew e da Cory Brothers & C^a, que oferece uma ideia bem elucidativa da opulência financeira destas instituições⁸⁵.

A primeira diz ele *“Ocupa esta casa no seu serviço, além de muitos empregados do escritório e chefes de oficina, 406 operários e trabalhadores, Possui três vastos depósitos de carvão de pedra, constantemente bem fornecidos, correspondendo a três pontes-cais de madeira para embarque e desembarque, sendo uma dupla; dois vapores de reboque, mais um em construção, uma barçaça de água e grande numero de lanchas de ferro e madeira. Tem um lindo escritório, grandes armazéns, e vastíssimas e bem montadas oficinas de ferraria, serralharia, fundição, carpintaria e serração de madeira, com aparelhos e máquinas movidas a vapor, a onde pode desempenhar-se toda e qualquer obra. Possui mais de uma destilação de água do mar com seu depósito, uma grande cisterna para recolher a água da chuva e um poço; tudo com canalização para a ponte onde fornece aguada aos navios.”*⁸⁶

⁸⁵ CARREIRA, António. “A navegação de longo curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no século XIX”. in Revista Raízes, nº 7/16, Julho 78/ Dezembro 1980, ano 4. Direcção Arnaldo França.

⁸⁶ Idem, ibidem.

Figura 4 – Trabalhadores num depósito de carvão na ilha de S. Vicente.



Fonte: Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, Fundo de Desenvolvimento Nacional, Ministério da Economia e das Finanças, Dezembro de 1984.

Quanto à Cory Brothers & C^a, que se estabeleceu posteriormente à primeira diz Carreira “ (...) *tem na praça de D. Luís uma bela casa, a que se pode chamar palácio, para seus escritórios, armazéns e oficinas; ainda porém, por concluir. Tem um vastíssimo depósito de carvão de pedra bem fornecido, ligado por um wirerope tramway à ponte onde carrega e descarrega este combustível. Possui dois vapores de reboque e muitas lanchas de ferro, empregando em seu serviço, além de bastantes empregados de escrituração e chefes de oficinas 232 operários e trabalhadores. Na sua oficina de ferraria já se executam diversas obras. Também possui destilador de água do mar que serve para consumo da terra e aguada dos navios*”⁸⁷

A zona sul do centro histórico do Mindelo era ocupada essencialmente pelas carvoeiras. Grandes extensões de terreno – os famosos quintais, estruturados com armazéns, depósitos de carvão, escritórios, residências oficiais, e nalguns casos construíram bairros para os operários, o que contribuiu de forma decisiva, para a transformação da fisionomia da vila.

Reside nestes factos, o determinante papel destas empresas no desenvolvimento urbano de Mindelo, promovendo o aceleramento e um

⁸⁷ CARREIRA, António. “A navegação de longo curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no século XIX”. in Revista Raízes, nº 7/16, Julho 78/ Dezembro 1980, ano 4. Direcção Arnaldo França.

irreversível volte-face no processo da sua urbanização, não obstante as vicissitudes que a ilha endogenamente denunciava.

Hoje, infelizmente, pouco ou nada existe em termos de vestígios materiais desses elementos, pois a reutilização dos espaços e do património não teve em conta a sua conservação e preservação. Os antigos quintais, os escritórios e as residências foram ocupadas com instalações modernas. Dos meios de produção nada existe, enquanto as pontes-cais se sucumbiram à velhice e talvez só um trabalho de pesquisa na área da arqueologia marinha possa permitir às gerações actuais conhece-las.

No entanto, na memória de muita gente que reside ou labuta nas proximidades da “*Praia de Botes*”, paira ainda essa vivência antiga e contam entusiástica e nostalgicamente, histórias de vida ligadas às carvoeiras, factos, curiosidades, situações de vida de Mindelo e do Porto Grande de outrora que talharam a mentalidade da sociedade que hoje habita a cidade e a grande cidade que por isso, torna-se imperioso levantar, estudar, interpretar para melhor compreensão do povo mindelense, sobretudo os cidadãos. O próprio espírito cosmopolita, a maneira de ser, de expressar, a capacidade criativa, o estilo de vida e a “*basofaria*” que caracterizam o mindelense, são corolário de toda esta vivência globalizada, em diálogo e interacção permanente que prematuramente, o porto destinou ao povo desta ilha.

4. Das mais antigas instalações portuárias ao cais da alfândega e ao moderno Porto Grande. Estaleiros navais.

4.1 As primitivas instalações de acostamento.

A edificação das primitivas instalações de acostamento no Porto Grande está umbilicalmente ligada às circunstâncias que definitivamente, determinaram o povoamento de S. Vicente: a transformação do seu porto, numa base de abastecimento de carvão à navegação marítima internacional. Estas constituem uma das primeiras infra-estruturas modernas, no modesto povoado que desde os princípios do século, se tentava montar e que até esta altura, timidamente evoluía.

Desde os primórdios de utilização da baía do Porto Grande que os navios efectuavam todas as operações de carga e descarga, a partir dos fundeadouros determinados pelas autoridades marítimas. O transporte das mercadorias e passageiros se fazia com recurso a botes de boca aberta e lanchas que arribavam as praias para carregar e descarregar.

Esta circunstância, como é evidente, era preche de inconvenientes, para além de arriscada e morosa. O novo contexto de exploração do porto após a chegada das carvoeiras, não coadunava com este processo arcaico e tradicional, pelo que era determinante construir instalações portuárias de acostamento que garantissem melhores condições para o embarque e desembarque de mercadorias e circulação de pessoas.

As primeiras pontes-cais emergem precisamente, da necessidade de capacitar o porto, para responder eficientemente às crescentes necessidades e ao novo contexto. De iniciativa pública ou privada, as primitivas estruturas de acostamento que se edificam são corolário da novel dinâmica do Porto Grande, quer para fins comerciais, quer para facilitar os mecanismos de controlo e fiscalização da actividade marítima, tal é o caso da ponte de Alfândega, uma das primeiras a ser construída.

Debrucemos em primeiro momento, sobre as pontes-cais das carvoeiras.

Como se sabe, a actividade mercantil é exigente em condições que o permitem fluir, mormente em se tratando de comércio marítimo. É esta a razão que leva alguns dos proprietários das carvoeiras, logo nos alvares do seu estabelecimento, a solicitarem autorização das autoridades coloniais, para infraestruturarem nos seus domínios, com construção de depósitos, armazéns, escritórios, residências oficiais e pontes-cais, objectivando incremento das suas actividades.

Como afirma Correia e Silva, *“Num tempo record estes erguem ante os olhos dos ilhéus as instalações mínimas para dotar o porto da capacidade de abastecer de carvão os vapores em trânsito.”*⁸⁸

Fundamentais no apoio logístico, as estruturas de acostamento permitiam o rápido embarque e desembarque de mercadorias, com destaque natural, para o carvão. As pontes eram uma espécie de interface entre os barcos e os

⁸⁸ SILVA, António Leão Correia e. (2000). Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia – Mindelo. Centro Cultural Português. p. 109.

depósitos contando naturalmente, com um conjunto de outros elementos complementares, tais como os batelões e lanchas no mar e outros meios em terra.

Figura 5 – Primitivas estruturas de acostamento das companhias carvoeiras no Porto Grande.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal do Sr. Francisco Sequeira, gentilmente cedidas para este trabalho.

A sua edificação representava uma forma das companhias terem total autonomia, eficiência e rapidez no desenvolvimento das suas actividades, sem ocultar também, as motivações lucrativas, se tivermos em conta, a concorrência local e internacional que envolvia este negócio, sabendo que outros portos no atlântico médio tinham igualmente esta vocação.

Em pouco tempo, regista-se ao levantar de algumas estruturas de acostamento, no limite este da praia do Porto Grande, entre a antiga zona da salina e a designada actualmente, zona da “*Praia de Botes*”, bem de frente ao centro que originou a cidade do Mindelo.

Entre as edificadas na época, destaca-se as três pontes-cais de madeira, sendo uma dupla, que a poderosa companhia Millres & Nephew, ergueu logo após seu estabelecimento no Porto Grande.

Em 1850 havia estabelecido a companhia Royal Mail Steam Packet’s autorizada pela portaria régia de 18 de Novembro e nessa autorização fazia-se referência à montagem de uma ponte-cais, para uso da companhia.

Em 1875, instalou-se a companhia Cory Brothers & Co., que em 1877 construiu a sua ponte de madeira. Nessa altura, a companhia tinha igualmente iniciado a construção do seu depósito na zona da salina, no extremo sul do centro histórico de Mindelo. Sublinha-se que enquanto o depósito não ficou concluído,

a companhia depositava o carvão provisoriamente num navio em mar, numa espécie de depósito flutuante.⁸⁹

Um pouco mais tarde era a companhia Ferro & Irmão que em carta de 26 de Dezembro 1882 solicitava autorização para estabelecer um depósito de carvão de pedra e levantar duas pontes de madeiras com vias-férreas para o serviço de embarque e desembarque.

*“Pretendendo Ferro e Irmão, negociantes, residentes na ilha de São Vicente estabelecer um deposito de carvão de pedra em terrenos que já possuem no largo da Salina, da cidade do Mindello da mesma ilha, e requerendo aquelles negociantes a necessária licença para, na praia fronteira ao dito largo, levantarem duas pontes de madeiras com vias férreas para o serviço de embarque e desembarque do carvão, aproveitando-se para isso de uma parte dos terrenos concedidos provisoriamente, em portarias N° 100 e 277 do corrente anno, aos italianos Giobatta Morazzo e Severino Bruny e de que estes declaram desistir;”*⁹⁰

As pontes-cais das companhias carvoeiras eram estruturas resistentes de configuração rectangular com dimensões aproximadamente similares que se levantavam da margem da praia até mar dentro, numa profundidade que permitia os batelões em segurança, efectuarem as suas operações.

Infelizmente, a pesquisa desenvolvida não permitiu encontrar projectos architectónicos desses elementos, o que possibilitaria por certo, um estudo e caracterização mais exaustiva e rigorosa.

No entanto, baseando-se na observação, análise, interpretação de imagens e relatos de testemunhos vivos, pode-se assegurar que eram construções que se assentavam essencialmente, na madeira, ferro e argamassa. Regra geral, a base de sustentação da parte superficial das pontes-cais variava entre pilares de argamassa, estacas de madeira, ou uma espécie de arcos de ferro apoiados no fundo do mar.

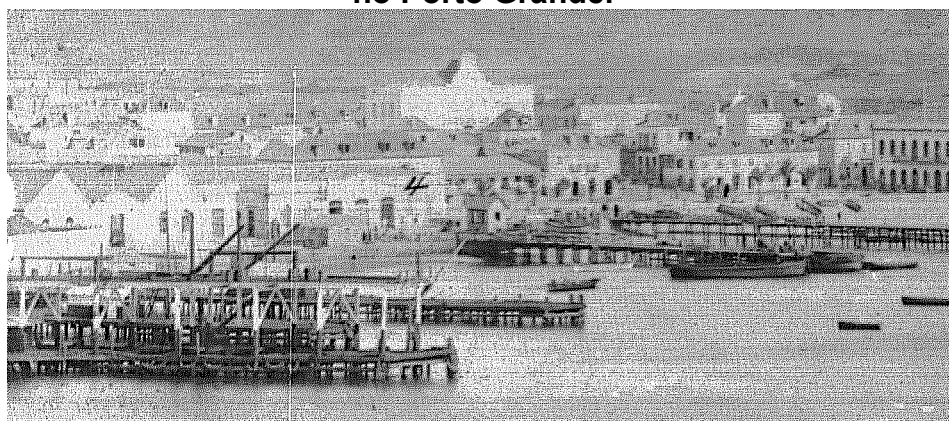
A parte emersa, ou superior da estrutura situava-se a uma altitude media de 3 ou 4 metros da linha de água do mar e a superfície das pontes variava entre a

⁸⁹ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. III. p. 36.

⁹⁰ Portaria nº 314 de 26 de Dezembro 1882, B.O. nº 52 de 30 de Dezembro 1882, Secretaria-geral. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

madeira e o cimento. As de madeira eram forradas de tábuas de elevada espessura, expostas no sentido transversal ou longitudinal, formando um piso que conferia conforto e relativa segurança aos transeuntes. As de cimento apresentavam piso de argamassa resistente, contínuo e sem brechas. Normalmente, as pontes eram equipadas com guindaste e um posto semafórico.

Figura 6 – Aspecto da estrutura das pontes das companhias carvoeiras no Porto Grande.



Fonte: Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, SEMU-DGU-CV, Cxa. 158.

Para além das companhias carvoeiras, outras instituições públicas e privadas ligadas ao sector da actividade marítima, igualmente edificaram pontes-cais na baía do Porto Grande nos finais do séc. XIX princípio de XX.

Cita-se como exemplo, esta iniciativa privada de João Sousa Machado, proprietário residente na ilha do Sal que solicita por ofício de 23 de Setembro de 1860, ao Governador Geral da Província de Cabo Verde, autorização para *“na faldá do monte sobre que esta edificado o Fortim d' El-Rei, na ilha se São Vicente, lhe seja concedido o terreno preciso para construir um caes de pedra, e formar um terraplano (...)”*.⁹¹

Em resposta, *“Sua Magestade EL-Rei, manda, pela Secretaria d' Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, participar ao referido Governador Geral Ultramarino emittido a tal respeito (...) há por bem conceder licença ao supplicante para fazer o referido caes, e terra-pleno, a conveniente distancia do*

⁹¹ Portaria N° 21, B.O. n° 65 de 23 de Março de 1860. Secretaria Geral. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

dito Fortim, e do local que o Engenheiro da Província recommenda, se reserve para uma bateria rasante, debaixo porem, das seguintes condições:

Que o terreno em que e' permittida toda a mencionada obra, devera continuar a ficar no domínio do Estado, e o concessionário sem o direito a indemnização alguma, quando por necessidade, ou conveniência do mesmo Estado, se ordenar a demolição do dito caes, e terra-pleno;

*Que ao público devera ficar livre o aproveitar-se do caes para embarque e desembarque de pessoas, sendo porem outro qualquer serviço privativo do dono do mesmo cães; (...)*⁹²

Está bem patente na nota, o fim a que se destinava a construção dessa ponte cais e parece-nos curioso realçar, a chamada de atenção das autoridades centrais, na licença concedida que o dito cais estivesse disponível para uso público, para as situações de embarque e desembarque de pessoas, não obstante ser um investimento privado.

Infelizmente hoje nada ou quase nada existe em termos de vestígio destas pontes. Provavelmente só um trabalho de arqueologia marinha poderá permitir um estudo mais minucioso, no tocante ao levantamento, avaliação e caracterização dos restos depositados no fundo do mar.

Como se fez referência, todas essas pontes atrás citadas eram de domínio privado e estavam voltadas quase exclusivamente, para o serviço do comércio de carvão.

A ponte verdadeiramente pública era a do cais da Alfândega designada na época da sua primeira construção, de Ponte do Estado.

Inicialmente construída de madeira, a primeira ponte pública fora mandada construir pelo Governador-geral, o Brigadeiro Fortunato José Barreiros por despacho de 10 de Setembro de 1851, numa altura em que o Quartel-general do Governo da Província sediava na ilha Brava.

Diz o documento: *“Tendo por portaria d’ esta data, mandado proceder a construção de um caes ou ponte de madeira na ilha se São Vicente, para o embarque e desembarque dos objectos sujeitos a fiscalização da Alfandega d’ aquella ilha, e convindo designar as quantias que hão de pagar as pessoas – os animaes – e os objectos a que for útil o mesmo caes, de modo, que não só*

⁹² Idem, ibidem.

*essas quantias, pelo decurso do tempo, indenizem a Fazenda Pública da somma em que vae importar a mencionada obra, e a que será forçoso despende com a sua conservação, mas fique assim creada uma nova fonte de rendimento, que tanto se necessita para minorar o deficit que há na receita d' esta província, comparada com a sua despesa (...)*⁹³.

Figura 7 – Primeira ponte-cais da Alfândega, mandada construir em 1851.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal do Sr. Francisco Sequeira, gentilmente cedidas para este trabalho.

Como se percebe, essa construção tinha fins bem específicos. A montante era uma infra-estrutura de relevada importância, para servir a movimentação de pessoas e mercadorias no porto, a jusante a sua utilização pública permitia arrecadação de receitas, para minorar a carência de recursos financeiros na fazenda Pública.

Já nesta perspectiva, o mesmo despacho criava mecanismo de controlo rigoroso de utilização da ponte-caes. A proposta do Director dos serviços alfandegários, com data de 9 de Julho do mesmo ano, e com aval do Governador Geral *“determina que as pessoas, animaes e os objectos que transictarem pelo referido caes – paguem as quantias designadas na Tabella que faz parte desta Portaria, fazendo-se a competente escripturação em Livro*

⁹³ B.O. nº 72, Portaria 223 de 27 de Setembro de 1851. Secretaria-geral. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

*separado, entrando todavia no cofre da mesma Alfandega, e sendo cobradas pelos seus empregados”.*⁹⁴

Os finais da primeira década do século XX seriam bastante conturbados a nível internacional e a ponte de madeira da Alfândega sofreria as consequências dessa agitação. Em 1908 seria demolida. Nesta decisão estão algumas razões. Umas de índole externa e outras resultantes da própria natureza da ponte – as suas limitações, face o novo contexto e as demandas crescentes.

Com efeito, no início do séc. XX, deflagra-se a primeira Guerra Mundial e a consequência directa para o Porto Grande foi uma quebra no movimento marítimo, comparativamente ao auge atingido nos finais do século anterior. Na origem desse recuo está o bloqueio da marinha Alemã que amedrontava a navegação no atlântico. Nesta mesma conjuntura, no panorama internacional, o carvão de pedra começava a perder importância enquanto combustível, em virtude da invenção e divulgação do motor de combustão interna, movido a óleo mineral. Esta inovação tecnológica determinava praticamente, a inutilidade da ponte de madeira. Os processos de abastecimento de combustíveis líquidos aos navios desprezavam a arcaica estrutura do serviço de carvão de pedra.

Em virtude dessas alterações, Porto Grande começava a dar sinais de decadência. O período florescente do negócio da baía anunciava seu fim neste novel contexto, não obstante esforços de acompanhamento da nova tecnologia, pelas empresas de combustíveis.

A licença concedida à Millers & Cory em 1919, para o estabelecimento de uma instalação de óleos combustíveis na Praia da Salina, bem como à companhia inglesa The Lisbon Coal & Oil Fuel Company, Limited (a Shell Portuguesa), que se instalara na Praia da Galé no mesmo ano, não foram suficientes para resgatar e garantir o protagonismo das antigas pontes e a movimentação comercial que o Porto Grande conhecera no século passado, com o negócio do carvão.

No entanto, nesta altura, em virtude da movimentação marítima, do comércio e serviços inerentes ao porto, São Vicente tinha um peso determinante na economia do arquipélago. Os proventos dessa dinâmica mercantil, as receitas fiscais e as remessas dos emigrantes eram praticamente nesta altura, as

⁹⁴ Idem, ibidem.

únicas fontes de rendimento das ilhas e por isso, urgia medidas de inversão do *statu quo* que tendia a instalar-se.

Apesar da redução do movimento marítimo, a qualidade dos serviços aduaneiros do Porto Grande era nesta região do Atlântico, uma das muito referenciadas e constituía nesta base, um importante meio de arrecadação de finanças. Consta que no ano de (...) *“1920 rendeu mais do dobro de todas as outras casas fiscais da colónia.”*⁹⁵

A este respeito, Brita Papini cita o discurso do presidente da delegação aduaneira de Cabo Verde *“Quase exclusivamente à sua volta tem girado desde meados do século passado a economia e a vida financeira de Cabo Verde; e não obstante a sua notável e progressiva decadência, ainda hoje temos de o considerar a mais importante fonte de receitas da colónia, constituindo o seu progresso e conveniente apetrechamento, condição indispensável da economia de Cabo Verde”*⁹⁶

É esta confluência de factores que impulsiona a decisão de reconfiguração do Porto Grande, dotando-o de novos equipamentos, nos quais se inscreve o novo cais da alfândega, na perspectiva de incrementar a movimentação marítima no porto e a recuperação económica do arquipélago, invertendo a tendência depressiva.

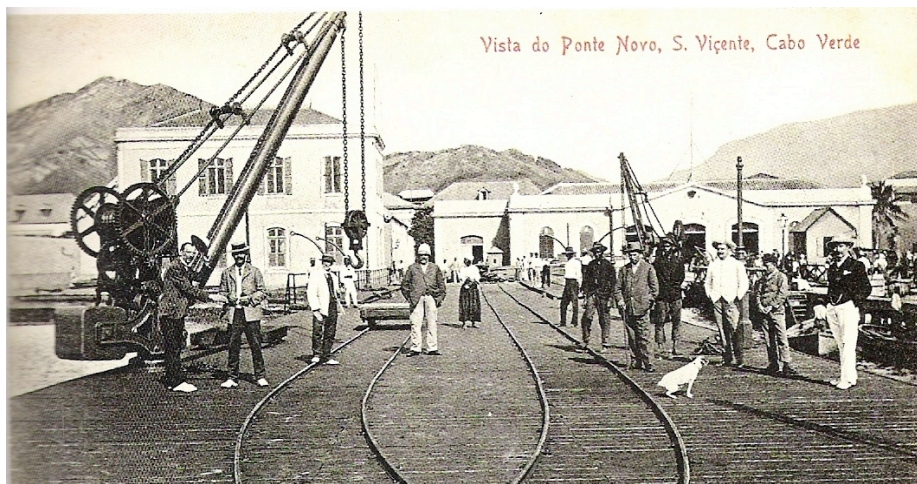
Assim, em substituição da antiga ponte edificou-se uma nova, situada um pouco mais a norte da anterior, agora em argamassa, com outros rigores arquitectónicos e capacidade de resposta para as demandas. A nova ponte da alfândega inaugurada a 16 de Dezembro de 1929, pelo Governador Guedes Vaz. Esta era uma estrutura em cimento armado, equipada com guindaste, caminhos-de-ferro, postes de iluminação a candeeiro e um farolim de luz vermelha, com alcance de três milhas aproximadamente. Tendo em conta que a grande finalidade era servir o embarque e desembarque de pessoas e cargas regista-se no piso da ponte, a definição de uma espécie de carris por onde circulavam carruagens de mercadoria.

⁹⁵ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. III p 76.

⁹⁶ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. III. p. 36.

Durante varias décadas foi a menina dos olhos do Porto Grande, no tocante ao embarque e desembarque de pessoas e mercadorias. Por aí passaram importantes e ilustres figuras que visitaram a ilha.

Figura 8 – Nova ponte-cais da Alfândega, inaugurada em 1929.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal do Sr. Francisco Sequeira, gentilmente cedidas para este trabalho.

A sua estética, funcionalidade e memória colectiva que conserva constituem razões suficientes, para ser considerado um património de elevada grandeza no contexto local.

Após esse período épico, a ponte da Alfândega tornou-se nas últimas décadas do séc. XX, numa estrutura para serviços mínimos, utilizada em casos de recurso e substancialmente, por embarcações de pequeno porte, traineiras de pesca, iates, etc. e local apetecido por muitos amantes da pesca e da natação que ali aproveitavam para se divertir.

Quantas crianças de Mindelo não aprenderam a nadar quase compulsivamente, por serem atiradas daí para o mar, por colegas e rapazes mais velhos! Memórias de quem presenciou e viveu este importante e carinhoso espaço de Mindelo. Recorda-se o frenesim de outros tempos, a quando da passagem de ano. Todos se concentravam no cais da alfândega, nos últimos minutos do ano velho, para o primeiro banho do novo ano, logo que batessem as dose badaladas da meia-noite. Ritual que Paulino Vieira imortalizou na sua canção One Novo:⁹⁷

⁹⁷ Paulino Vieira. Single São Silvestre. Discos Monte Cara – 111 – 18. 1979.

“Meia note já da, vapor já pita,
one novo já entrá, one bedje já morrê,
bzot ta fcá ou bzot ta bai, ba pa donde,
lá pa cais d’alfândega, no ta bai também,
no ba oiá festa na cais, tudo one la ta estód influid
cuidod pa ex ca ptá bzot na mar,
pamod lá ê quem puder a mas (...)”

Ainda recentemente, apesar de em elevado nível de degradação, conservava alguns dos elementos fundamentais do seu funcionamento no passado, tal como o guindaste de ferro, postes de iluminação, escadaria, etc.

Figura 9 – Actual ponte-cais das Marinas do Porto Grande, antigo cais da Alfândega.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

Nos finais da década de 90, o advento do turismo na ilha reservou para o cais da alfândega, uma total remodelação, descaracterizando-a completamente no seu traçado arquitectónico e funcionalidade, situação que foi alvo de muitas controvérsias, críticas e desentendimentos entre a edilidade mindelense, e o Governo, com trocas de argumentos envolvendo a Presidente da Câmara Municipal de São Vicente, Dra. Isaura Gomes e o Ministro das Infra-estruturas e Transportes, Eng.º Manuel Inocêncio.

Certo é que as obras avançaram e hoje, a ponte, integra o projecto Marinas do Porto Grande, apresentando uma imagem completamente diferente, sem os seus elementos característicos e tem como função, servir de estrutura de apoio à moderna estrutura turística do Porto Grande, que garante condições de acostamento e serviços diversos, aos iates de recreio que visitam a ilha.

Outra pequena ponte nas margens da baía do Porto Grande digna de referência é a Pontinha.

Construída frente às actuais instalações da Shell, na Avenida Marginal, entre 1902 e 1903, com armazém e casa de guarda, destinava-se ao desembarque de combustíveis inflamáveis, na sequência da decadência do carvão de pedra e o advento de novas fontes de energia para as máquinas.

Após um primeiro período de bom movimento, a ponte cai praticamente em desuso, encontrando-se nos finais da década de 40 praticamente em ruínas.

Em 1945 surgiu um projecto de sua recuperação, orçado em 85 000\$00, que previa o melhoramento da parte de alvenaria, construção de um plano inclinado de 11, 50 m, um patamar de 4, 00 m, um plano de 4, 50 m e outro patamar de 4, 00 m⁹⁸. **(anexo 3)**.

Essas inovações tinham por fim, permitir o embarque e desembarque de combustíveis, tanto em situação de baixa-mar, como de praia mar.

De acordo com memória descritiva do projecto de reconstrução, a estrutura do cais seria garantida com blocos rectangulares de betão, de 0,75x 0,75x 1, 50, blocos de 2 toneladas, dispostos em fiadas longitudinais, com as juntas desencontradas a constituírem o parâmetro exterior da ponte.

Uma estrutura cujo maciço central, seria composto de betão normal, se assentava sobre blocos que faziam base em sacos de betão dispostos no fundo do mar. Na superfície, a ponte seria rebocada com argamassa de cimento e areia, em proporção 1: 2.⁹⁹

Essas orientações arquitectónicas consideradas de simples e económicas são justificadas no projecto, por se tratar de *“uma ponte de pequena importância, construída num local onde a acção do mar pouco nos pode preocupar (...)”*¹⁰⁰

⁹⁸ Projecto de ponte de combustíveis inflamáveis da Pontinha. Secretaria Geral. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

⁹⁹ Idem, ibidem.

¹⁰⁰ Idem, ibidem.

Não se poderia concluir esta abordagem sobre as antigas pontes da orla marítima do porto de São Vicente, sem se fazer referência, a outra importante estrutura bem presente na memória dos mindelenses, sobretudo os mais antigos. A ponte-cais de madeira, para os despejos, popularmente conhecida como “Caizim”.

Figura. 10 – Ponte cais dos despejos da cidade – “Caizim”.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal do Sr. Francisco Sequeira, gentilmente cedidas para este trabalho.

Ao lado da ponte da Alfândega, um pouco mais para o sul, localizava-se esta pequena estrutura essencialmente em madeira, “ (...) *equipada com quatro latrinas e casa para guarda.*”¹⁰¹

Erguia-se da linha média da água do mar, em pilares de betão e funcionava como uma espécie de escoadouro das imundices produzidas pelos habitantes da urbe, particularmente, a população cujas casas não tinham retrete. Era a sentina pública da cidade.

É para aí que convergiam diariamente, as filas de raparigas normalmente designadas por “*criadas*” das famílias de classe média-alta de Mindelo, transportando à cabeça, as famosas “*latas das 9 horas*”, recheadas de todas as fezes e outras porcarias domésticas, produzidas durante o dia, muito bem

¹⁰¹ CARREIRA, António. A navegação de longo curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no século XIX. in Revista Raízes, nº 7/16, Julho 78/ Dezembro 1980, ano 4. Direcção Arnaldo França. p. 165.

referenciadas por Nhô Djunga Fotógrafo, célebre cronista e observador crítico, das lides de “*Soncent d’outrora*”, nos relatos que deixou.

A funcionalidade desta ponte era essencialmente, garantir o saneamento básico da vila, correspondendo naqueles tempos, a uma espécie de aterro sanitário dos tempos modernos.

Parece oportuno referir que ao longo da extensão desta zona onde se localizavam as pontes carvoeiras e mais concretamente, entre o edifício da antiga capitania e a quase toda a extensão da actual praia de botes, existia um imponente muro de protecção, ou de resguardo (...) “*uma muralha marginal com embuçamento de cantaria, corado de lajedo e com 36 poiais de resguardo ao longo da praia leste para evitar a destruição das casas pelas ondas do mar.*”¹⁰²

Esta muralha fora mandada edificar por despacho de 5 de Abril de 1874, do Governador Geral da Província, Caetano Alexandre d' Almeida e Albuquerque, como confirma este relato, “*Sendo necessário e urgente oppor uma barreira as vagas que vão sensível e progressivamente invadindo as praia L' Este do Porto Grande da ilha de SV, ameaçando arruinar os edifícios marginais com gravíssimo prejuízo do estado e dos particulares: o governador geral há por conveniente determinar que o director das obras publicas da província, Manuel Rafael Gorjão, passe de prompto a fazer os estudos necessários para a construcção da muralha; a qual, servindo de dique ao mar, de, todavia, escuante as aguas pluviaes da villa, e submetta em seguida a minha consideração o respectivo orçamento. O que se communica ao referido director das obras públicas, para seu conhecimento e devida execução*”¹⁰³.

Hoje porém, nada existe em termos de vestígio dessa construção, nem foi possível encontrar nenhum registo fotográfico. Todavia as pessoas mais antigas dessa zona guardam na sua memória este elemento e foram elas a fonte desta preciosa informação.

¹⁰² Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. III p 40.

¹⁰³ Portaria nº 137 do Governo Geral da Província. B.O. nº 16 de 18 de Abril de 1874. Secretaria Geral 1803 – 1927. Praia.

4. 2. Emergência do moderno Porto Grande.

O Porto Grande de São Vicente de situação privilegiada, como porto de escala de reabastecimento de combustível das grandes linhas de navegação entre a Europa, as Américas e a África do Sul conheceu como se deixou claro atrás, um auspicioso progresso, sobretudo, a partir a década de 50 do séc. XIX.

Figura 11 – Vista panorâmica do Porto Grande, ainda sem o cais acostável



Fonte: Imagens do arquivo pessoal do Sr. Francisco Sequeira, gentilmente cedidas para este trabalho.

Esta proeza está irremediavelmente conectada, ao regresso dos liberais ao poder em Portugal em 1834. Esta conjuntura significa o abrir de uma nova página na relação entre a metrópole e a colónia, uma vez que no panorama internacional, as coisas estavam profundamente agitadas.

No contexto do império português, há dois factores de peso, com determinantes reflexos em São Vicente: Um endógeno, outro mais periférico que devem ser enquadrados na recontextualização do Porto Grande nessa época.

A primeira relaciona-se com a perda do Brasil que se tornara independente em 1822. Isso traduzir-se-ia, numa fractura significativa na estrutura do império, dado a representatividade económica que as produções brasileiras tinham nos cofres da coroa.

A outra decorre dos movimentos abolicionistas que propalavam pelo mundo e que praticamente decretavam o fim do rendoso negócio da escravatura.

Esta situação obrigava a uma mudança no esquema de exploração ou talvez de potencialização das capacidades endógenas das terras africanas. Ou seja, era preciso dar uma outra atenção às colónias africanas, de modo a criar nelas focos de produção e riqueza.

No caso concreto de Cabo Verde, destaca-se o grande interesse que o Marquês de Sá da Bandeira, Secretário de Estado do Ultramar demonstra em relação às potencialidades do arquipélago, no seu projecto que desenha para as ilhas. É neste ambiente que Governador Joaquim Pereira Marinho, recentemente chegado ao arquipélago, elege São Vicente e o Porto Grande, como importante trunfo para este novo arranque que o império almeja.

O investimento e a exploração do porto constituiriam o motor desse “take off”.

Com efeito foi a partir de 1840, data aproximada em que o porto começou a ser utilizado como re-abastecedor de carvão, que o seu progresso mais acentuou.

Numa perspectiva de análise de longa duração, é nesta base que se assenta, todas as circunstâncias que levariam mais tarde, à construção do cais acostavel do Porto Grande.

Há muito que era uma reivindicação dos comerciantes, autoridades e população local que se dotasse o Porto Grande de um cais moderno que facilitasse a atracagem, para o incremento das actividades comerciais na ilha e no arquipélago, dado que os pequenos ancoradouros, as antigas pontes cais, nomeadamente, a da alfândega, não conseguiam dar respostas aos navios de grande tonelagem que demandavam São Vicente, nem possibilitar um desembarque de passageiros com comodidade e segurança.

Essa construção no entanto, só se efectivaria na década de sessenta do séc. XX, para alegria de muitos nacionais que tanto desejavam ver tal infra-estrutura concretizada, já que as condições naturais por mais extraordinárias que fossem, não eram o bastante, para manter o porto tão frequentado.

É assim que nos finais da década de 50, decisões neste sentido se tornaram irreversíveis. *“Um passo determinante foi o concurso realizado a 18 de Agosto de 1955, na Direcção-Geral de Fomento do Ultramar, que determinava que as obras deveriam ser executadas por empreitada e compreenderiam a construção de um molhe de abrigo de 300 metros, permitindo a acostagem de um dos lados e no seu prolongamento uma ponte-cais de 170 metros, acostável dos dois lados. Concluídos os trabalhos, previa-se que poderia ser*

feita a atracação de três ou quatro navios em simultâneo e que o complexo possuiria instalações para abastecimento de combustível. Para a admissão a concurso fixou-se a quantia de 1.750.000\$00 (...).¹⁰⁴

António de Oliveira Salazar e o Ministro do Ultramar Sarmento Rodrigues terão sido os decisores finais deste longo processo. Foram os dois que firmaram o contrato para a execução da obra.

Figura 12 – 1º molhe do cais acostável do Porto Grande.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal do Sr. Francisco Sequeira, gentilmente cedidas para este trabalho.

5 anos volvidos, ou seja, em meados de 1960, a companhia Construções Técnicas de Lisboa entregava às autoridades, a mais importante obra do género até então realizada no arquipélago, com a conclusão do primeiro molhe de atracação do cais.

Os primeiros navios que experimentaram a atracação no novo cais foram os barcos patrulha da Armada portuguesa “Madeira” e “Santiago” sob o comando do capitão-tenente António Bénard Costa Pereira¹⁰⁵.

A inauguração todavia demorava mais algum tempo e crê-se que ela teria acontecido cerca de 1 ano depois, no dia 9 de Julho de 1961. O acto inicial foi uma autêntica festa e para celebrar o contratorpedeiro «Lima», embandeirado em arco, acostou ao cais número quatro e o navio a motor da Sociedade Geral «Manuel Alfredo», ao cais oito.

¹⁰⁴ SAIAL, Joaquim. O cais acostável do Porto Grande de S. Vicente. in Coluna *Cabverd di meu*, 07 Dezembro 2006. Acesso em 15 de Novembro 2010. Disponível em: http://saial.info/index.php?option=com_content&task=view&id=169&Itemid=37

¹⁰⁵ Idem, ibidem.

A cerimónia foi presenciada por distintas figuras da nação e de São Vicente, entre as quais, se destacam os nomes de Carlos Wahnnon, Raul Ribeiro, Jorge Pedro Barbosa, Teixeira de Sousa, Luís Rendall, Evandro Matos e muitos populares anónimos. A cerimónia foi presidida pelo então governador, *“tenente-coronel Silvino Silvério Marques, ladeado na tribuna pelo bispo da diocese (o qual lançou a bênção ao cais), pelo comandante militar e pelo juiz da comarca”*¹⁰⁶.

A festa de inauguração do cais terminou com um rico banquete a bordo do paquete «Manuel Alfredo».

Obra imponente e de grande valor, o cais acostavel tornou-se nalgo mítico e fantasioso para muita gente, pela possibilidade de poder ver de perto navios de grande envergadura, como eram os paquetes transatlânticos que o frequentavam regularmente, transportando gente de Mindelo e das ilhas, para Lisboa, Maputo, Bissau, Argentina, Brasil e outras paragens do mundo.

Citando Joaquim Saial, *“O cais acostável tornou-se ponto obrigatório de passeio, namoro, pesca e repouso para muitos habitantes de S. Vicente. Ir ao cais, era como ir ao Monte Verde, ao Mato Inglês ou à Ribeira de Julião. As pessoas estacionavam os carros e ficavam simplesmente a olhar a baía. Dia de partida ou chegada do «Manuel Alfredo» ou do «Alfredo da Silva» era de festa, com imensa gente a despedir-se ou a esperar os seus entes queridos”*.¹⁰⁷

A sua localização numa baía de águas tranquilas, localizada no interior de uma extinta cratera, bem abrigado pelo imponente Monte Cara e a qualidade da sua construção são atributos que fazem do cais acostavel, um lugar seguro e elogiado por todos os marinheiros, nacionais e estrangeiros.

Não restam dúvidas que o cais do Porto Grande foi talvez, a mais grandiosa obra civil efectuada em Cabo Verde, pelo Governo Colonial. Era daí que se fazia a ligação do arquipélago pelo mundo, através dos navios mercantes que traziam e levam mercadorias e gente, num tempo em que viajar de avião ainda era miragem por essas bandas.

¹⁰⁶ Idem, ibidem.

¹⁰⁷ SAIAL, Joaquim, O cais acostável do Porto Grande de S. Vicente, in Coluna *Cabverd di meu* 07 Dezembro 2006, Acesso em 15 de Novembro 2010. Disponível em: http://saial.info/index.php?option=com_content&task=view&id=169&Itemid=37.

Na memória dos mindelenses mais antigos está bem presente nomes de paquetes sobretudo portugueses, como Rita Maria, Niassa, Alfredo Silva, Mauritânia, Manuel Alfredo, Amélia de Melo e tantos outros. Porto Grande era a porta de saída para a emigração, evacuações médicas, e viagens de turismo de cabo-verdianos, particularmente das “*gentes finas*” de Mindelo. Edy Moreno celebrizou na sua coladeira “Grandeza”¹⁰⁸ esta realidade.

“ (...) Na dispidida, kond ex sei de Mindelo,
na tud sex grandeza, eu vou para Lisboa,
Kond ex ta txgá
k nô mandas pa trás,
ex ta saltá na soncent, eu venho de Lisboa”.

Até 1997, o cais acostável tinha por extensão, cerca de 1750 m, e uma profundidade máxima de 11, 5 metros.

Figura 13 – Vista panorâmica do Porto Grande actual.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

As exigências dos tempos modernos, a nova tecnologia das embarcações no tocante ao transporte de cargas e passageiros e a própria segurança têm forçado remodelações constantes no cais acostável do Porto Grande, agora

¹⁰⁸ L.P. Nôs Festa, Nº A.S. 1918 – 1981.

sob gestão da ENAPOR S.A. que tem investido avultados valores financeiros capacitando-o para respostas a esse novo contexto.

É assim que a recente intervenção no âmbito do "Projecto de Modernização do Porto Grande" fê-lo crescer, passando o cais a ter uma maior extensão, com uma área de 45.000 m², conquistados ao mar, para recolha de contentores, um terminal de passageiros adequado ao sistema roll-on roll-off, bem como outras modernas instalações de apoio. Actualmente, o cais está dividido em vários sectores: navegação de longo curso, cais de cabotagem para o movimento de navios de ligação inter-ilhas, cais de pesca e tem ainda, cinco armazéns portuários e instalações frigoríficas.

A sua funcionalidade e representatividade na economia do arquipélago, aliada à profunda carga simbólica tornam-no, num património de inigualável destaque no panorama nacional. Porta de entrada e saída principal da ilha, pelo menos até o advento da navegação aérea, o cais tornou-se na segunda metade do séc. XX, um dos destacados meios de arrecadação de recursos financeiros para os cofres do erário público.

4.3. Os estaleiros navais.

Desde os primórdios do povoamento definitivo da ilha que se apercebeu que o sucesso deste empreendimento estava irremediavelmente dependente da capacidade de exploração das potencialidades do Porto Grande, nas diversas vertentes.

Utilização do porto para a navegação marítima, talvez a função primordial mas também, a prestação de serviços de índole variado, pelo que era necessário investimentos a nível de outras infra-estruturas.

“O porto carvoeiro, diversamente do ligado à náutica veleira, demanda avultados investimentos em infra-estruturas imobiliárias. Armazéns de combustíveis, planos inclinados, cais de embarque e desembarque, carris, guindastes, lanchoes, (...)”¹⁰⁹

É nesta base que muito cedo, surgem particulares ligados à exploração do porto solicitando às autoridades autorização, para a construção de infra-

¹⁰⁹ SILVA, António Correia e. (2000). Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia – Mindelo. Centro Cultural Português. p. 111.

estruturas complementares no porto. Os planos inclinados para a reparação dos navios, se inserem neste leque de serviços.

Cita-se por exemplo, o pedido e respectiva licença concedida ao cidadão italiano Giobatta Morazzo, para estabelecer um estaleiro para construção de embarcações na praia de salina da cidade do Mindelo, reconhecendo a importância da infra-estrutura para o porto, conforme despacho de 29 de Março de 1882, do Governo-geral da província, Joao Paes de Vasconcellos:

“Attendendo ao que me requereu o súbdito italiano Giobatta Morazzo, pedindo licença para estabelecer um estaleiro para a construção de embarcações, na praia da Salina da cidade do Mindello da ilha de São Vicente (...) Considerando que o estabelecimento de um estaleiro deve ser de grande utilidade para a província em geral e, especialmente, para os portos das ilhas de São Vicente e Santo Antão pelo grande numero de barcos que transitam entre aquellas duas ilhas; Tendo sobre a pretensão informado favoravelmente a respectiva auctoridade administrativa, a marítima e a direcção das obras públicas:

Hei por conveniente, com o voto do conselho do governo, conceder ao referido Giobatta Morazzo, o terreno pedido e a necessária licença para o estabelecimento que pretende levantar (...)”¹¹⁰

A concessão era provisória, mas ainda assim, constituía a edificação de um importante equipamento do porto e de serviço complementar à navegação. Infelizmente, a investigação não permitiu levantar outros dados sobre este projecto do italiano.

Outro importante exemplo é o estaleiro da “Pontinha”, determinante no porto, enquanto infra-estrutura de reparação e construção de navios.

A sua construção decorreu entre 1897 e 1898, na zona da marginal, mesmo no sopé do morro do Fortim D’El Rei, num antigo terreno da companhia Visger & Miller, de uma oficina do Estado ligada à arte naval, para *“reparação dos vapores adquiridos pela província para o serviço de fiscalização sanitária do Porto Grande”¹¹¹*.

¹¹⁰ B.O. nº 13 de 1 de Abril 1882. Secretaria Geral do Governo. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

¹¹¹ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. IV, pág. 47.

Sabe-se que essas instalações seriam alvo de uma intervenção de ampliação em 1900, com vista a melhor capacitar o estaleiro para demandas crescentes, na sequência do aumento da movimentação marítima no Porto Grande.

Na “Pontinha” foram construídos várias pequenas embarcações que asseguravam a ligação marítima entre as ilhas de Cabo Verde.

Figura 14 – Estaleiros navais da “Pontinha” em São Vicente.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal do Sr. Francisco Sequeira, gentilmente cedidas para este trabalho.

Todavia, o maior plano inclinado da ilha seria o da Companhia Wilson, Sons & Co, resultado do contrato assinado em 1884, entre o Governo e Thomas Robert Morgan, representante da companhia, para a instalação de um depósito de carvão, no terreno da Galé e Trás do Monte.

Consta que Thomas Morgan chegaria no dia 3 de Novembro de 1885 à ilha, trazendo consigo 12 mecânicos e alguns materiais para a montagem do depósito de carvão, construção de uma ponte e um plano inclinado com estaleiros navais.

Nascia assim, os estaleiros navais da Wilson que seria a grande ponte de reparação de navios nacionais, ainda no tempo dos faluchos, caravelas, barcas de madeira que asseguravam a ligação entre as ilhas, mas também alguns de ferro. Na história desta infra-estrutura portuária estão impregnados nomes de navios como Ildut, Santa Maria, Maria Sony, Manelica, Carvalho, Nauta, Bita, Novas de Alegria, Ernestina, Maguy, Sagres, Tarrafal, Porto Grande, entre

tantos outros, como disse Amílcar Spencer Lopes, numa composição dedicada ao palhabote Ildut, eram esses “*os nossos paquetes*”.

Ainda hoje, a estrutura desse plano existe, apresentando evidentes sinais de arcaísmo e decadência. Contudo, na década passada, desempenhava a sua função original, recebendo sobretudo, navios de pequena tonelagem, como traineiras de pesca, iates e serviu igualmente, de estaleiro de construção de pequenas embarcações de fibra para a actividade pesqueira e de recreio, sob orientação do Engenheiro Naval Sarafo Romualdo.

A estrutura esteve nos últimos tempos sob gestão da empresa ONAVE e hoje fala-se na sua integração nas Marinas do Porto Grande, como estrutura de apoio aos navios de recreio, devendo para tal, receber obras de readaptação. Seria desejável que nessa funcionalidade futura, se conservasse a memória que o equipamento desempenhou no passado.

Figura 15 – Estaleiros navais da antiga Companhia Wilson, Sons & Co actual ONAVE.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

O advento dos novos tempos, a renovação da frota mercante com embarcações de grande porte e a constante necessidade de dotar o porto de um serviço de reparação naval de tecnologia moderna determinou a construção de um novo e moderno estaleiro naval, a Cabnave, na zona norte da baía do Porto Grande.

Uma estrutura que presta todo o tipo de serviço de reparação naval a navios nacionais e estrangeiros, equipado com sistema de elevação transversal slipway, seis parques para navios com dimensão 110/18 m e 2800 toneladas de deslocamento. O estaleiro é dotado de um cais com 145 m de comprimento, oficinas de mecânica, electricidade, tubos e carpintaria, tratamento de chaparia e caldeira.

Uma enorme mão-de-obra técnica e especializada garantem o funcionamento deste importante serviço complementar do sector marítimo em Cabo Verde.

5. Estruturas administrativas e suas representações em edificações com valor de património cultural.

A actividade mercantil portuária exigiu à partida, a montagem de um conjunto de serviços básicos de natureza administrativa, cuja função primordial era manter o controlo e fiscalização de toda a actividade inerente ao movimento marítimo no Porto Grande.

No leque dos serviços, se destacam a capitania e a alfândega, aos quais se junta neste ponto, a Câmara Municipal. A implementação e funcionamento dessas instituições determinaram erguer as primeiras instalações ou edificações públicas. Obras de elevada grandeza, beleza estética e arquitectónica que conferiram à urbe em germinação, carácter de espaço com funções e actividades típicas de cidade.

Essas edificações são elementos do património construído que na altura, transformaram por completo, a fisionomia do ainda modesto espaço mindelense. Elementos que constituem hoje, espaços de referência na cidade e testemunhos fiéis dessa fase magnífica da história de Mindelo.

5.1. Antiga Capitania e o controle das actividades portuárias.

Antes de tudo, uma breve referência sobre a instituição dos serviços da Capitania no Porto Grande.

A Capitania surge fundamentalmente, como um importante mecanismo administrativo de controlo, fiscalização e gestão, dado que o Porto Grande é

neste contexto e conforme afirma Correia e Silva (2000) “*uma fronteira internacional*”.

Neste âmbito, não é inocente que o desenvolvimento da sua actividade central é acompanhado de perto, por outras entidades, nomeadamente a saúde, polícia e o exército que numa espécie de solidariedade intersectorial, esmeram no controlo da fronteira que o porto representa.

Por um lado, a Capitania controla, fiscaliza o porto, reprime eventuais situações anómalas na orla marítima, zelando pelo cumprimento das normas de actividade portuária, o movimento dos navios, emigração clandestina e sobretudo os contrabandos que representavam danos significativos para os cofres do erário público, e por outro lado, assume toda a gestão da actividade portuária.

A criação e estabelecimento dos serviços da Capitania no Porto Grande surgem pouco depois ao incremento do povoamento, na sequência do estabelecimento das primeiras companhias inglesas, para o tráfico de carvão.

Em virtude da intensa movimentação marítima no Porto Grande, na segunda metade do século XIX, a Capitania dos Portos de Cabo Verde, com sede na ilha de São Vicente, aparece então, como uma espécie de relançamento do serviço no arquipélago, depois das experiências da Ribeira Grande e do porto da Praia na ilha de Santiago, na alvorada da colonização portuguesa das ilhas e extinta pelo decreto de 30 de Abril de 1874.¹¹²

De facto, a natureza da actividade marítima que o Porto Grande experimentou nessa época foi algo nunca dantes assistido no arquipélago, razão pela qual, se tornava necessário, incrementar o funcionamento da Capitania dos Portos no arquipélago.

Ela seria restabelecida nos princípios da década de oitenta do séc. XIX, com o intuito de pôr cobro a determinadas irregularidades e tentativas de fraude que muito, cedo as autoridades da província registaram em torno da actividade marítima e do comércio desenvolvido a partir do porto.

Confirma esta afirmação, o disposto no Decreto de 25 de Outubro de 1881, sobre o estabelecimento da Capitania na ilha de São Vicente.

¹¹² B.O. nº 47, 19 Novembro, 1881. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico de Cabo Verde. Praia. 1994.

*“Tendo a experiência mostrado a necessidade de restabelecer a capitania de portos do archipelago de Cabo Verde, que foi extincta por virtude do decreto de 30 de Abril de 1874, afim de que os negócios que particularmente interessam ao serviço marítimo respectivo possam ser apreciados e resolvidos por funcionários com a devida competência, e se evitem irregularidades e abusos em prejuízo da navegação e do comércio do dito archipélago;”*¹¹³

Desde Abril de 1851 altura em que o Porto Grande inicia sua entrada na rota marítima internacional que a ilha dispunha do Patrão-Mór, para o policiamento do porto, na circunstância o Sr. António Cândido Ferreira¹¹⁴.

Assim, à luz do poder conferido ao Governo da Província na Carta Constitucional da Monarquia e tendo escutado para o fim, a Junta Consultiva do Ultramar e o Conselho de Ministros, decide o Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, estabelecer a Capitania dos Portos de Cabo Verde, com sede na ilha de São Vicente, esclarecendo a sua missão e aspectos de funcionamento, como comprova o texto do decreto:

“Hei por bem decretar o seguinte:

Artigo 1º. Estabelecida a capitania dos portos de Cabo Verde, devendo a sua sede ser na ilha de São Vicente, e ficando a seu cargo todas as funções que lhe competiam até à sua extinção por virtude do decreto de 30 de Abril de 1874.

Art. 2º O lugar de capitão dos portos de Cabo Verde será exercido por um official da armada, não devendo o desempenho d’ esta commissao prolongar-se alem de três annos.

*Art. 3º Fica revogada a legislação em contrario”*¹¹⁵.

¹¹³ B.O. nº 47, 19 Novembro, 1881. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico de Cabo Verde. Praia. 1994

¹¹⁴ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. II, pág. 19

¹¹⁵ B.O. nº 47, 19 Novembro 1881, Decreto de 25 Outubro 1881 – Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, Direcção Geral do Ultramar 3ª Repartição. Secretaria Geral 1803 – 1927, Instituto do Arquivo Histórico de Cabo Verde. Praia. 1994.

Figura 16 – Habitação onde funcionou a primeira Capitania de São Vicente



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

Segundo relatos de uma fonte oral, consta que a primeira Capitania dos Portos em Mindelo funcionou numa casa das mais emblemáticas da orla marítima do porto, na actual loja do Sr. Djunga Vasconcelos, na Rua da Praia.

A construção em definitivo do edifício/sede da Capitania do Porto Grande só viria a arrancar em 1918. A sua estrutura arquitectónica é uma torre de base quadrada, em alvenaria de tijolo e de pedra e cal, de três pisos, com um observatório na cobertura. Nas fachadas frontal e lateral apresenta decorações com símbolos manuelinos, torres de vigia e ameias em massa, uma repetição fiel dos mesmos motivos que se encontram na Torre de Belém de Lisboa. O corpo central do monumento está envolto por um conjunto murado que, na parte voltada para a Rua da Praia, apresenta também características do estilo manuelino. No interior, existe um pátio, coberto por telheiros.

É sem dúvida, um ex-líbris da arquitectura mindelense e uma das mais finas obras do centro histórico da cidade. A construção só ficaria concluída em 1937.

Joaquim Saial (2001), bom conhecedor das duas realidades descreve assim a Capitania de São Vicente: “ (...) *uma cópia quase exacta da Torre de Belém. A parte alta era sensivelmente idêntica, com o mesmo número de andares e decoração muito semelhante. Pequenas diferenças, como nove aberturas na*

loggia, em vez das sete da sua parente lisboeta, e a substituição do escudo real pelo republicano, por exemplo, não bastavam para afastar a ideia de estarmos em Belém e não no Mindelo. Era na zona inferior que a cópia mais diferia, pois o edifício manuelino apresenta um baluarte poligonal avançando Tejo dentro, ali substituído por grande pátio paralelo à praia, com uma área de céu aberto, entre a torre e o mar, e outra tapada por estrutura de madeira de telhas lisas. Todo o perímetro se encontrava protegido por um pano de muralhas cobertas por merlões paralelepípedicos que lhe davam ar acastelado”¹¹⁶.

Figura 17 – Edifício da antiga Capitania dos Portos de Cabo Verde.



Fonte: Internet. Disponível em: http://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotos-g482854-w24-Sao_Vicente.html#20664166. Consulta de 10 de Dezembro 2010.

O edifício da Capitania em termos da sua estrutura arquitectónica pode-se distinguir três grandes elementos: a casa de residência, a imponente torre e o pátio.

A casa de residência é composta de três divisões paralelas à rua principal: uma cozinha que fica contígua ao muro do edifício do mercado de peixe, duas salas. Mais tarde, neste mesmo sector foram construídas mais duas divisões, uma para casa de banho da família patronal, dado que a primeira se localizava inconvenientemente, no pátio junto ao mar e um arquivo para os Serviços Provinciais da Marinha.

¹¹⁶ SAIAL, Joaquim. (2001). CAPITANIA – Romance de São Vicente de Cabo Verde. (1ª ed.). Notícias editorial.

Na estrutura da torre situavam-se os serviços centrais da Capitania composto de uma sala onde funcionava a Secção de Justiça, departamento destinado às investigações relacionadas com os crimes e litígios de for marítimo, a Patronia-mor que era o espaço de trabalho do Patrão Mor e serviços de telegrafia. No topo da torre figurava uma espécie de vigia, de onde o marinheiro de serviço, em turnos que iam do nascer ao raiar do sol controlava o movimento dos navios no porto.

No pátio situado na parte inferior do edifício, havia uma cozinha, um refeitório para os marinheiros europeus e no lado virado para a Praia de Botes havia sentinas para o pessoal, um gerador que alimentava os aparelhos de telegrafia e a caserna dos marinheiros cabo-verdianos que ali paravam à hora do almoço, quando ficavam de serviço à Capitania ou à navegação.¹¹⁷

A Capitania dos Portos funcionaria ali, até ao levantamento do edifício do Comando Naval na Avenida Marginal, entre 1961/67, para onde os serviços seriam transferidos até hoje, com a designação de Instituto Marítimo Portuário. De função eminentemente ligada à gestão, controle e fiscalização das actividades portuárias, a Capitania, desde cedo, se destacou enquanto instituição de peso na estrutura do tecido administrativo da colónia, particularmente na baía do Porto Grande, dado a enorme movimentação de navios, mercadorias e pessoas que movimentavam no porto.

No dizer de Correia e Silva (2000) “ (...) o porto atrairá, com pouca décalagem de tempo, mecanismos administrativos e políticos de controlo. [...] “A capitania é para aqui chamada para gerir o espaço marítimo do fundeadouro...”¹¹⁸

Efectivamente, a capitania representava pelas suas funções e tarefas esmiuçadas em actividades como inspecção, quarentenas, licenças de capitania, uma importante fonte de receita para os cofres do erário público, proveniente das taxas e emolumentos aplicados sobre os bens e pessoas. Conservando a sua estrutura original, o edifício manteve-se fechado por muitas décadas, desde que deixou de ser a sede da Capitania. Mas mesmo sem qualquer tipo de actividade, o monumento constitui no entanto, motivo de

¹¹⁷ SAIAL, Joaquim. Op. Cit.

¹¹⁸ CARREIRA, António, “A navegação de longo curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no século XIX”. in Revista Raízes, nº 7/16, Julho 78/ Dezembro 1980, ano 4. Direcção Arnaldo França. p. 165.

atração de todos, particularmente de turistas que visitam Mindelo, dado a sua imponência e beleza.

Figura 18 – Vista da Capitania, depois da recente intervenção de reabilitação.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

Na década de noventa do século XX começou-se a falar na necessidade da sua reabilitação, dado o elevado nível de degradação que a estrutura física apresentava e definir uma proposta de reutilização. Um dos projectos muito discutidos neste sentido foi a ideia de o transformar num museu oceanográfico. Entretanto, pouco ou nada se concluiu.

Em 1997 os governos de Cabo Verde e de Portugal assinaram um Protocolo Adicional ao Acordo Cultural na Área do Património Arquitectónico e Recuperação do Património Histórico, no qual as duas partes, se comprometeram a desenvolver um programa de reabilitação do património histórico de Cabo Verde, incluindo a Réplica da Torre de Belém. Esta medida levou a montagem de um projecto de recuperação em duas fases.

Uma primeira se iniciou em 2001 e ocupou-se da reabilitação da Torre que apresentava profundos sintomas de degradação. A segunda arrancou em 2005, envolveu a recuperação dos edifícios anexos à Torre e outros elementos

complementares. Pode-se dizer que foi um trabalho que levou muito tempo, já que a conclusão das obras só aconteceu nos finais de 2010.

O monumento apresenta-se agora completamente renovado e está sob gestão do Instituto de Investigação e do Património Cultural. Discute-se, a sua reutilização. Desde que foi inaugurado tem recebido eventos culturais como espectáculos musicais e lançamentos de obras literárias.

5.2. A Alfândega e a fiscalização de entrada e saída de mercadorias.

A Alfândega é sem dúvidas, um emblemático monumento do centro histórico do Mindelo, uma das primeiras estruturas administrativas de domínio público para funções ligadas ao porto, enquanto entidade aduaneira.

Figura 19 – Vista panorâmica da antiga Alfândega do Porto Grande.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

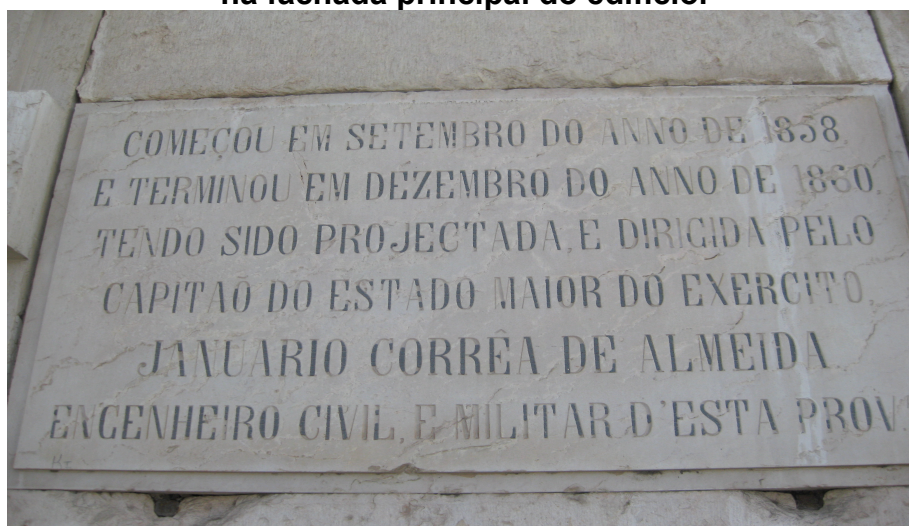
A edificação da Alfândega resulta do dinamismo do fluxo comercial que o Porto Grande conheceu na segunda metade do séc. XIX e é um mecanismo administrativo e político de controlo, a par da Capitania. As despesas da sua construção tiveram cabimento orçamental no imposto sobre o carvão de pedra na ilha de São Vicente, estipulado no ano de 1855¹¹⁹. **(anexo 4).**

Perante as potencialidades e atractividade que o porto de São Vicente demonstrava aos olhos de mercadores estrangeiros, particularmente os ingleses, pela sua estratégica posição e magnificência da sua natureza, o regime colonial, numa atitude profundamente tributaria, não coibiu de estruturar

¹¹⁹ B.O. nº 12. 23 de Março de 1895. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

serviços de controlo e fiscalização, na ânsia de poder arrecadar rendimentos provenientes da movimentação marítima e comercial no porto. “A Alfândega aparece mal o tráfego se estabelece. Ela é representante nº1 da voracidade fiscal do Estado.”¹²⁰

Figura 20 – Informação da data da construção da Alfândega, estampada na fachada principal do edifício.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

Com efeito, a partir de 1851 chegariam a Mindelo, os navios a vapor da companhia Royal Mail, uma das pioneiras carvoeiras que ia explorar a baía do Porto Grande, enquanto base de reabastecimento de carvão aos navios dessa empresa britânica que viajavam do atlântico norte, em direcção ao sul e vice versa.

Esta conjuntura implicava a organização dos serviços aduaneiros. Foi isso que levou as autoridades centrais, a meses antes da instalação da carvoeira, a reconfigurar os serviços aduaneiros na ilha que até esta altura, se quedavam na categoria de Alfândega Menor e por isso, dependente dos serviços da cidade da Praia.

Nesta conjuntura, a Alfândega de Mindelo seria elevada à categoria de Alfândega Maior, ou de primeira ordem, por despacho geral, em 1850, tendo

¹²⁰ SILVA, António Leão Correia e, (2000). Nos Tempos do Porto Grande do Mindelo. Praia – Mindelo. Centro Cultural Português. p. 114.

sido nomeado para assegurar o cargo de primeiro Director o Sr. António Sequeira Thedim¹²¹.

Crê-se que até à decisão da construção do novo edifício em 1857, os serviços aduaneiros funcionaram num pequeno departamento provisório, levantado na época do início da edificação do primeiro cais da Alfândega em 1852.

A decisão da construção da nova alfândega resultou de um despacho régio nos finais de 1857, no reinado de D. Pedro V, através da Secretaria de Estado dos Negócios da Marinha e Ultramar, pelo decreto de 17 de Setembro desse ano, sendo responsável pelas obras, o Eng.º Militar Januário Correia de Almeida. Trata-se de um monumento de estilo clássico pós-pombalino, de um só piso.

Assim, o corpo principal do edifício ficaria construído entre 1858 e 1861, tendo sido alvo de obras de ampliação nos anos 1880/82. As despesas de construção tiveram cabimento orçamental no imposto de cem reis por tonelada de carvão de pedra, criado pelo art.º 10 do Decreto de 01 de Setembro de 1854, destinado exclusivamente para obras na ilha. O grande objectivo dessa construção está bem presente no decreto que a manda erigir: incrementar a actividade comercial na ilha e na de Santo Antão, a partir da atracção das embarcações estrangeiras, metidas no comércio de longo curso e criando-lhes condições de armazenamento das mercadorias. Esta referência demonstra por um lado, a ideia de complementaridade das duas ilhas, no tocante às suas potencialidades, uma perspectiva regionalista de desenvolvimento, por sinal muito falada nos dias de hoje por alguns políticos e por outro, a importância que a instituição alfandegária podia desempenhar nesse processo.

Um ano mais tarde em 1883 seria publicado o novo Projecto de Reorganização das Alfândegas da Província de Cabo Verde, clarificando bem o âmbito das suas atribuições. **(Anexo 5).**

É evidente que por detrás da montagem da alfândega estão relevantes interesses financeiros, dado que todos os barcos que demandavam o porto tinham que passar pelos serviços aduaneiros e isso era uma via de obter

¹²¹ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. II, pág. 19.

recursos para a Fazenda Real, através dos despachos e cobrança de impostos sobre as mercadorias transaccionadas.

Logo que se decidiu pela construção, o Governador-geral fez questão de instruir a Secretaria de Estado do Ultramar, a conveniente informação internacional através de jornais, da montagem dos armazéns e depósitos de mercadorias na ilha do Porto Grande.

Depreende-se que a preocupação na expansão desta novidade pela Europa, principal proveniência das embarcações que visitavam a ilha era um sério aviso aos mercadores do comércio inter-continental, de que Mindelo estava a ser dotado de infra-estruturas, de meios facilitadores e estimuladores da actividade mercantil, a partir do seu porto.

É este o texto integral do decreto datado de Paço, em 14 de Dezembro de 1857 e assinado por Sá da Bandeira:

*“Estando creado pelo art. 8 do decreto de 17 de Setembro de 1857, na ilha de São Vicente o estabelecimento de um deposito de quaesquer mercadorias que possam receber-se sem perigo, tanto para despacho de consumo, como de reexportação, e faltando unicamente para que este deposito se estabeleça, que naquella ilha haja os necessários armazéns: Sua magestade EL Rei, manda, pela secretaria de estado dos negócios da Marinha e Ultramar, recommendar ao Governador Geral da Província de Cabo verde, a construção dos mencionados armazéns, logo que seja possível, tendo o mesmo Governador geral em consideração que o imposto de cem reis em tonelada de carvão de pedra creado pelo art. 10 do Decreto de 1 de Setembro de 1854, deve ser exclusivamente applicado as obras da dita ilha de SV, e que nenhuma obra depois da conclusão da igreja, pode ser mais conveniente aos progressos da mesma ilha, e de Santo Antão, do que aquellas que tenham por fim auxiliar o augmento do commercio: e devendo o dito Governador geral logo que os armazéns estejam sufficientemente adiantados dar conta por esta Secretaria de Estado, afim de que nos jornaes da Europa se possa annunciar o estabelecimento definitivo do mencionado deposito”.*¹²²

A consciência da importância e relevância deste serviço na vida da vila de Mindelo e particularmente, no incremento das actividades comerciais na orla

¹²² Portaria nº 218 de 14 de Dezembro 1857. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

marítima do Porto Grande fizeram com que a breve tempo, o projecto de construção fosse aprovado, como elucida o seguinte testemunho, emanado do Quartel General do Governo da Província, na Vila do Mindelo de S. Vicente, com data de 18 de Outubro de 1858 e assinado pelo Governador Geral Sebastião Lopes de Calheiros e Menezes:

*“Tendo apresentado o Engenheiro da província, Januário Correia de Almeida, um projecto completo, constante de alçado, planta, cortes, memoria, e orçamento, com data de 30 de Setembro, para a construção d’ uma Alfandega na Villa do Mindello de S. Vicente, cujos fundamentos se estão lançando em virtude de uma authorizacao provisória, vistas e examinadas todas as mencionadas pecas: - o Governador Geral em conformidade com a Portaria do Ministério da Marinha e Ultramar, n° 85, de 26 de Abril de 1858, approva o supracitado projecto, e determina que se execute. O que se communica a Junta da Fazenda, e ao Engenheiro Civil e militar da Província, para os devidos effeitos.”*¹²³

A construção da Alfândega era uma obra prioritária, pois dotava o porto, de uma importante infra-estrutura de controlo, armazenamento e reexportação de mercadorias, entre as diferentes rotas marítimas que ali entroncavam. Por isso, as autoridades da província não se coibiram de rapidamente, providenciar a sua entrada em função.

Confirma-o o disposto na portaria de 30 de Junho de 1860 e assinado por José Marcelino de Sá Vargas:

“Achando-se determinado pelo artigo 8° do decreto com forza de Lei de dezassete de Setembro de 1851, que, logo que a ilha de São Vicente de Cabo Verde se estabeleçam os necessários armazéns pertencentes a Alfandega da mesma ilha, em que possam sem perigo ser recebidas quaesquer mercadorias, sejam n’ elles admittidas a deposito as que alli se destinarem para despacho de consumo, ou de reexportação, e constando pelo officio do Governador Geral d’ aquella Província, n° 109, de 2 de Maio último, que até ao fim do corrente espaçosos armazéns: manda Sua magestade EL Rei, pela Secretaria d Estado dos negócios da Marinha e Ultramar, declarar ao sobredito Governador Geral, que do primeiro de Janeiro do próximo futuro anno em diante a mesma

¹²³Portaria n° 225, B.O. n° 16 de 16 de Outubro de 1857. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

*Alfandega deve ser considerada Alfandega de deposito, para os convenientes efeitos, na conformidade da dita Lei”.*¹²⁴

As obras do edifício da Alfândega ficaram concluídas no primeiro semestre de 1860. O Relatório das Obras Públicas de Cabo Verde, elaborado em Setembro desse ano, afirma o seguinte:

“No edifício da nova Alfândega concluiu-se todo o trabalho grosso de cantaria e alvenaria. Elevaram-se todas as paredes a altura marcada pelo projecto, assentou-se a cantaria de 21 vãos de janelas e 19 portas, ferrou-se o corpo da frente de cantaria, assentou-se a cornija do frontão, e platibanda e collocaram-se as armas reaes e todos os ornatos. Levaram-se ao seu lugar as portas e janellas, e fez-se o madeiramento do corpo da frente.

*Fez-se a descarga de dois navios vindos de Lisboa com todo o material que faltava a obra, e progrido o trabalho n este edifício de modo, a estar prompto pelo fim do corrente anno, vindo a ser pela sua grandeza, solidez, e elegância uma obra muito notável nas nossas colónias”.*¹²⁵

A instituição dos serviços alfandegários permitiu a partir das acções de fiscalização de entrada e saída de mercadorias, a arrecadação de importantes recursos financeiros para os cofres das finanças públicas, graças ao intenso movimento de navios no porto.

5.3. O edifício dos Passos do Conselho e a instituição da Câmara enquanto reguladora da vida municipal.

Em princípio, pode parecer desenquadrada, a contemplação da figura da Câmara Municipal, num trabalho cujo tema central é elementos do património edificado, de apoio à actividade portuária.

No entanto, é importante considerar que a Câmara Municipal representa o poder local e nesta função é a instituição responsável pela regulação da vida

¹²⁴ Portaria nº 80 B.O. nº 73, 16 Agosto 1860. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

¹²⁵ B.O. nº 74 de 7 de Setembro 1860. Relatório das Obras Públicas da Província de Cabo Verde no primeiro semestre de 1860. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

municipal, numa vila que está a erguer-se e que se configura para uma cidade-porto. A evolução do poder administrativo em São Vicente está enquadrada num movimento progressivo que a ilha conhece, após um profundo silêncio que o relegara para espaço de menor grandeza no panorama do arquipélago, face as suas limitações produtivas, no domínio da agro-pecuária.

Figura 21 – Imagem antiga dos Paços do Concelho de São Vicente.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal do Sr. Francisco Sequeira, gentilmente cedidas para este trabalho.

Uma dinâmica diferente se instala na ilha, quanto se transforma pela mão dos ingleses, em porto de escala à navegação marítima, para o abastecimento de carvão. Em breve, se começa a reclamar a reconfiguração espacial do povoado, a necessidade de criar infra-estruturas, definir sua organização administrativa, económica, social etc., face as necessidades do novel contexto. No entanto, nesta altura, em sentido oposto a esta dinâmica, a ilha continuava sem autonomia, porquanto dependia administrativamente, de Santo Antão. Decisões importantes e urgentes tornavam-se morosas, face os limitados mecanismos de contacto e comunicação entre as duas ilhas, distanciadas por um canal de 9 milhas marítimas.

Estava por demais evidente que isso constituía um entrave estruturante no progresso da ilha e do Porto Grande. Por isso, *“A criação de autoridades e instituições próprias é cada vez mais uma necessidade premente.”*¹²⁶

Assim, o Governo da colónia, cónscio da preponderância do poder local na definição e controlo do espaço geo-social, não se coibiu de tomar decisivas medidas no sentido de dotar a ilha de aparelho administrativo autónomo, para responder as demandas e assim melhor explorar e gerir as potencialidades locais.

Desde logo, a sua desanexação da ilha de Santo Antão, conferindo a São Vicente pela primeira, vez o privilégio de se auto-governar. Os argumentos da portaria que declara essa separação estão imbuídos de uma visão futurista de convicto florescimento imediato. A independência administrativa, com as suas próprias autoridades autónomas e residentes, era condição imprescindível, na viabilização deste alcance.

Testemunha essa perspectiva, a nota que autorizava a desanexação das duas ilhas: *“Sendo de reconhecida conveniência para a boa administração da justiça, e regularidade do serviço público, que na ilha de S. Vicente, a qual vae progressivamente aumentando em população e importância, haja as auctoridades indispensáveis para tomarem as medidas, e darem as providencias convenientes ao regular andamento dos negócios civis e judiciais: considerando as dificuldades que se apresentam, provenientes da falta de comunicação d’esta ilha para a de Santo Antão, cujo Concelho faz parte; assim como da ausência das respectivas auctoridades existentes na mesma ilha, que não podem por conseguinte cuidar desveladamente do bem estar d’esta parte do Concelho: o Governador Geral em Conselho, attendendo a todas estas razões, determina que a ilha de S. Vicente fique provisoriamente desligada da Ilha de Santo Antão, para todos os effeitos relativos á administração dos negócios público, e que sejam também creados, provisoriamente, para a ilha de S. Vicente os logares de Juiz Ordinário – Juiz*

¹²⁶ LOPES, Maria José. (2005). Surgimento de Câmaras Municipais nas ilhas do Norte: Santo Antão, S. Nicolau e S. Vicente, Notas para seu estudo. Praia. IAHN. p. 81.

de Paz – e de Escrivães de ambos os Juízos – e bem assim uma Comissão Municipal, como demanda o bom andamento dos negócios públicos.”¹²⁷

Este foi sem margens para dúvidas, um passo decisivo, na estruturação das bases jurídico-sociais, para o crescimento do concelho de São Vicente.

Reside neste facto, a instituição da Comissão Municipal, composta por cinco membros, logo em 1852, com atribuições e obrigações bem definidas, à luz do código administrativo que regula a função das Câmaras Municipais. Presidia a Comissão, o Comandante Militar da ilha, José Paulo Machado. Essa função seria exercida pela autoridade militar até 1856, altura em que a administração do concelho passou a ser inteiramente civil.

Estava consumada, a disjunção definitiva de São Vicente da ilha de Santo Antão e a criação oficial do município de São Vicente. A instituição da Comissão Municipal representaria uma nova era na história de São Vicente e o reconhecimento do estatuto de “maioridade e idoneidade da ilha”. O poder local representava um importante instrumento de progresso de São Vicente, no tocante à gestão da coisa municipal, no ordenamento do território, no enquadramento das questões de natureza cívica e municipal, no zelo pela ordem social, mas fundamentalmente, na defesa dos interesses dos munícipes e da ilha, enquanto interlocutor destes, junto das autoridades centrais.

Na sequência, da criação deste órgão, importantes orientações são emanadas das autoridades centrais, com vista ao arranque das obras dos edifícios públicos e privados que a povoação carecia e indispensáveis ao seu progresso.

De entre elas, sobressaem medidas para resolver a questão dos recursos financeiros. Assim, para permitir a Comissão ter condições objectivando o desenvolvimento das acções imediatas para que foi criada, nomeadamente a construção de obras públicas importantes na vila, e tendo em conta o conjuntural aperto financeiro dos cofres da tesouraria, *“o Governador Geral em Conselho, determina provisoriamente, que d’ora em diante se cobre n’esta ilha,*

¹²⁷ Portaria nº 87, de 26 de Março de 1852. B.O. nº 100, 7 de Agosto de 1852. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

de todas as embarcações, quer nacionaes quer estrangeiras – a quantia de trinta reis por tonelada de lastro de qualquer espécie, que tomarem.”¹²⁸

A par desta, surgem outras solicitações da própria Comissão Municipal que exercendo a sua missão como poder local, propõe as autoridades encontrar meios complementares de financiamento das obras estruturantes da povoação. Em resposta a uma solicitação da municipalidade mindelense, o Governador Geral define por exemplo: *“que a contar do primeiro do mez de Abril próximo futuro em diante – e até nova ordem – seja dividido em três partes eguaes o producto dos emolumentos relativos ao serviço de saúde n’este porto; sendo uma das ditas partes para o Município (...) que a terça do rendimento do Município da mesma Ilha – que pertence á Fazenda Pública, entre provisoriamente no cofre do dito Município.*”¹²⁹

Pode-se dizer que o Porto Grande é na verdadeira dimensão da palavra, a alavanca que impulsiona o erguer da cidade do Mindelo, porquanto é o dinheiro cobrado dos impostos da sua utilização pela navegação internacional que subsidiava as obras dos primeiros edifícios públicos que o poder local construía na urbe em gestação.

O movimento portuário da segunda metade do século XIX é muito importante na afirmação da municipalidade mindelense, uma vez que arrasta consigo outras actividades, como o comércio grosso e miúdo, a indústria e afins, ocupações diversas lícitas e ilícitas, típicas da vida de uma cidade-porto.

Um foco urbano se desenha num instante, impulsionado por uma população que não obstante oriunda de ilhas de vocação rural, se mescla com homens do mundo estrangeiro, com experiências díspares e rapidamente, essa plebe camponesa adquire mentalidade e postura cidadina. Um verdadeiro fenómeno de globalização se processa na cidadezinha, entendendo esse termo, numa acepção mais antropológica.

¹²⁸ Portaria nº 78, de 26 de Março de 1852. B.O. nº 100, 7 de Agosto de 1852. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

¹²⁹ Portaria nº 91, de 30 de Março de 1852. B.O. nº 100, 7 de Agosto de 1852. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

Neste tecido social da urbanidade mindelense, se destacam homens da alta sociedade, com atitudes e estilos de vida puramente europeizadas, uma elite nova e com atributos muito diferentes, dos do grande proprietário agrícola (principal referência na estrutura socioeconómica do arquipélago), composta por gente ligada às companhias britânicas de carvão, das diplomacias, altos representantes de investidores estrangeiros, eminentes figuras do aparelho administrativo e fiscal, camada social que ostentava outros conhecimentos, capacidade intelectual, com consciência de cidadania e que se afigura determinante, enquanto força motriz, na afirmação da municipalidade e no seu desenvolvimento.

Essa camada influenciava positivamente o sector mais modesto da sociedade mindelense e fazia desenvolver, uma comunidade culturalmente muito activa, aberta, descomplexada, empreendedora, reivindicativa e com ambição.

São estas atitudes que levam em 1858, os responsáveis da Comissão Municipal, a reivindicar junto do Governador Geral, a elevação da referida Comissão, à categoria de Câmara Municipal, dado os evidentes progressos que conseguira para a ilha, desde a sua instituição. Argumentavam os requerentes que na verdade, se tratava de mera questão de oficialização de algo que na prática já vinha acontecendo, face os poderes conferidos e exercidos pelo órgão colegial. Aliás, este estrato da nota é elucidativo: “ (...) *visto esta povoação ter sido elevada a categoria de villa do Mindello, e gozar de todas as prerrogativas e privilégios que a lei lhe confere como uma Câmara Municipal em lugar de Comissão.*”¹³⁰

No entanto, esses argumentos não teriam sido suficientemente convincentes e o pedido de reconhecimento da Câmara seria indeferido, para o desagrado dos proponentes. Por consequência, a Comissão Municipal continuaria a ser a representação oficial do poder autárquico mindelense.

Nos primeiros tempos, a administração da ilha coabitava com a Repartição das Finanças, Correios e Capitania, no imponente edifício junto à Praça D. Luís,

¹³⁰ Secretaria Geral do Governo 1803 – 1927. Cxa. Nº 249. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

onde hoje funciona a Biblioteca Municipal, antiga propriedade do Sr. João Machado e adquirido pelo Governo Colonial em 1860, pela quantia de 4000\$00 réis.¹³¹

Figura 22 – Edifício da Câmara Municipal de São Vicente.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

Pouco mais de uma década, se erguia a casa do município – Os Paços do Concelho que condignamente, albergaria a edilidade de São Vicente. Um edifício imponente, de traçado arquitectónico exuberante, composto de dois registos, digna das funções para que foi levantado. A construção iniciou em 1862 e ficaria concluída entre 1873/74.

Dois elementos complementares do edifício merecem de referência particular: Um gigantesco relógio, bem no centro do pináculo da edificação, cujas badaladas orientavam o dia-a-dia das gentes de Mindelo e um coreto do estilo do existente actualmente na Praça Amílcar Cabral, onde aconteciam manifestações culturais, nomeadamente actuações da banda municipal.

¹³¹ Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. III, pág. 38.

Em 1879, Mindelo ascende à categoria de Cidade e nessa mesma data foi finalmente instituída, a Câmara Municipal¹³², tão desejada e reclamada pelos vincentinos.

Como já se fez referência, a Câmara Municipal viria a ser determinante na evolução da cidade, enquanto órgão de gestão municipal, sobretudo num espaço em início de urbanização, onde era necessário definir os planos de estruturação da cidade, determinar os terrenos para construções públicas e privadas, implementar e fiscalizar o cumprimento do código de postura municipal, executar obras significantes na cidade, etc.

A implementação do poder local se traduziu num determinante factor de florescimento do espaço urbano mindelense. Obras públicas fundamentais foram executadas neste período. Entre 1858 e 1879, se pode destacar, a construção da primeira ponte-cais da Alfândega, a muralha marginal de resguardo ao longo da praia leste do Porto Grande (actual Praia de Botes), para evitar a destruição das casas pelas ondas do mar, embelezamento da Praça D. Luís – principal praça da vila, calçetamento de quase todo o centro e ruas da cidade, instalação da iluminação pública com candeeiros, cerca de 120 na primeira fase, arborização de ruas e construção do caminho para o Monte Verde, entre outras realizações que conferiam ao centro da vila outra dignidade¹³³.

6. As fortificações e instalações militares de aquartelamento: natureza e funcionalidades.

Desde os primórdios da ocupação das ilhas que a autoridade real teve a necessidade de dotar as ilhas de estruturas de defesa, consubstanciadas em fortificações e instalações de aquartelamento, enquanto mecanismos de

¹³² Portaria nº 195 de 22 de Julho de 1879. B.O. nº 30. p. 171. Secretaria Geral 1803 – 1927. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia. 1994.

¹³³ Linhas Gerais da História do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. III, pág. 40.

segurança e defesa do território, de eventuais perturbações internas mas sobretudo de ameaças externas, designadamente, as acções de corsaria e pirataria dos ingleses, holandeses e franceses que amiúde, assaltavam as principais povoações do arquipélago.

Figura 23 – Fortim D´El Rei, infra-estrutura de defesa do Porto Grande e da cidade.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

Em decorrência disso, desde que se iniciou o povoamento e ao longo desse processo, foram-se erguendo na maior parte das ilhas e em zonas estratégicas, fortificações, bem como instalações militares de aquartelamento, estes, sobretudo, nas povoações de interesse e centros urbanos.

Ainda hoje é possível encontrar em quase todas as ilhas, Fortalezas, umas em ruínas, outras em relativo estado de conservação, resultado desse investimento, com vista a garantir segurança e tranquilidade das populações. Cita-se por exemplo, a principal fortificação colonial, levantada em Cabo Verde, o forte de São Filipe, na Cidade de Ribeira Grande de Santiago, ainda bem conservado.

No caso concreto de São Vicente, apesar de alguns autores referirem que a ilha desde cedo era frequentemente visitada por piratas que a utilizavam como refúgio é no entanto, a partir do início da exploração do Porto Grande que as autoridades se preocupam com a sua defesa.

A inexistência de qualquer obra do tipo no período antecedente à segunda metade do séc. XIX, explica-se pelo facto da ilha até essa altura, ser considerada uma “deserta”, dado a inexistência de recursos económicos, em virtude da sua tremenda esterilidade.

De todo o modo, como já se frisou, a década de cinquenta da centúria de oitocentos viria transfigurar a imagem ilha no panorama do arquipélago, por força da atractividade do Porto Grande, utilizado pela navegação internacional. Essa condição determinou um grande interesse por S. Vicente e rapidamente, o povoado N^a. Sr.^a. da Luz se estruturou, passando o espaço a chamar atenção de todos, o que implicou o estabelecimento de mecanismos de defesa sobretudo do porto, muito frequentado desde essa data.

A construção do forte no monte de Pontinha, sob designação Fortim D’El Rei é bem o exemplo desta preocupação. “ (...) *Aquella forte, onde agora tremula com dignidade o nosso pavilhão, é construido numa posição excellente, d’onde póde defender, quando for necessario, o Porto Grande e a sua approximação, e acha-se artilhado com sete bocas de fogo; tem quartel para a respectiva guarnição, paiol e todas as mais oficinas necessárias dando acesso a esta pequena fortaleza uma bella estrada.*”¹³⁴

Edifício imponente não só pela sua estrutura física em si, mas pela sua estratégica localização geográfica, numa das maiores elevações do centro da cidade, o Fortim é em absoluto, a primeira obra dessa grandeza, levantada em São Vicente, logo que se instalou a Comissão Municipal.

A sua edificação fica-se a dever ao Governador Fortunato José Barreiros, num despacho de 26 de Março de 1852¹³⁵ e inclui-se num grupo de obras consideradas prioritárias na vila, financiadas pelas receitas do novel município, a partir dos impostos obtidos da movimentação comercial no Porto Grande: o imposto de vinte réis por frasco de aguardente importado, o imposto de

¹³⁴ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Parte II. p. 178.

¹³⁵ Portaria de 26 de Março de 1852, B.O., nº 88, 16 de Abril de 1852. MIT Cxa nº 290. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

duzentos réis “por pipa de agoa tirada do poço da Matiota pelos navios”¹³⁶ que não forem de cabotagem, 1/3 dos rendimentos do concelho, que pertencia à Fazenda e finalmente, o imposto de trinta réis por tonelada de lastro “de qualquer espécie, que tomarem” as embarcações.¹³⁷

Nas instruções gerais para a construção, pode-se levantar alguns aspectos arquitectónicos do traçado do edifício:

*“O fortim terá a figura quadrilátera, com estrada por uma barreira, que ficará junto á extremidade direita da face do Norte. O parapeito, da grossura de 26 palmos, compreendendo os revestimentos de alvenaria interior e exterior, da grossura de dois palmos cada um, terá somente a altura necessária para que as bocas de fogo atirem a barbeta. [...] O terraplino do Fortim será feito em declive do Sul para o Norte. As plataformas para as bocas de fogo serão de lagedo. Haverá no local mais próprio do interior do mesmo Fortim uma casa para a sua guarda, dividida em dois quartos, e um paiol para a pólvora, constituídos este e aquella, de alvenaria, e cobertos de telha de barro ingleza, havendo todo o cuidado de que o paiol seja feito com a maior solidez e segurança, tanto cantra o fogo, como contra os roubos. A estrada que houver de conduzir ao Fortim deverá ter a largura de 10 palmos, sobir em em doce ladeira, e com voltas largas nos logares em que forem indispensáveis. [...]”*¹³⁸

Mediante essas orientações erguia-se o Fortim D’EI-REI, primeira estrutura de defesa da ilha e construção mais antiga de Mindelo. Crê-se no entanto, que a obra não foi totalmente acabada na primeira fase da sua construção. Inicialmente bastante modesta, foi sendo alvo de constantes intervenções de alargamento, até adquirir a configuração final. *“A fortaleza ou o Fortim d’El Rei, que em 1852 não era mais do que o cume de um monte dominando a villa com a bandeira nacional arvorada em um pequeno mastro, como se houvera sido uma terra novamente descoberta ou conquistada, concluiu-se no dia 24 de*

¹³⁶ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Cap. II, p. 21.

¹³⁷ Idem, ibidem

¹³⁸ Portaria de 26 de Março de 1852, B.O., nº 88, 16 de Abril de 1852. MIT Cxa nº 290. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

*Junho de 1853, durante o governo do ilustrado general Fortunato José Barreiros.*¹³⁹

Construído para funções eminentemente militares e preocupações defensivas do porto, pouco tempo depois se concluiria que essa funcionalidade exclusiva talvez fosse um desperdício, para um edifício de tamanha grandiosidade, até porque na prática, não se tinha mostrado de grande utilidade, dada a quase absoluta paz e tranquilidade reinantes na ilha. Daí que as autoridades repensaram a hipótese de lhe acrescentar outras funções, aproveitando a sua estratégica posição.

Uma delas foi a instalação de um posto semafórico a partir de 1881, tendo sido para este fim, introduzido apetrechos capacitando-o para servir de estação de sinais à navegação.

Nos tempos mais recentes, concretamente a partir da década de trinta do séc. XX, o Fortim haveria de servir de prisão, quando a Cadeia Civil foi adaptada a Quartel Militar. Por muito tempo, até se construir a nova cadeia civil, na década de setenta, na zona da Ribeirinha, os presos de quase todas as ilhas eram ali encarcerados.

Na discografia cabo-verdiana há algumas mornas que contam as angustias e tristeza dos que pela má sorte e destino foram na prisão de Fortim cumprir pena. Mone Palisse, homem de São Nicolau e que esteve ali preso, compôs na cadeia, a morna *“Talanta”*¹⁴⁰ (Talanta era um dos pequenos navios de pau que faziam ligação inter-ilhas naqueles tempos) no qual ele diz:

*“Kond um avista Talanta,
agua razam na nha odju
ma um ka podê ba nha terra
sem responde na Tribunal,*

¹³⁹ Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo. (1984). Lisboa. MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo. Parte II. p. 178.

¹⁴⁰ CD Sodade. Série III. Vol. 3. Edição África Sons. Junho 2002.

sol djá manche, sol djá cambá
ami li na Fortim ta cumpri nha destino”.

Mais tarde, Manel de Novas, na morna *“Pinote na Vapor”*¹⁴¹ fala da emigração clandestina, a partir da baía do Porto Grande, coisa muito frequente naqueles tempos de crise da baía e escreveu:

“Dá pinote na vapor, sex firmam é nha sorte,
ma também sex ca firmam, Fortim ka é nha morte.”

A localização do Fortim num morro, permite-lhe uma vista privilegiadíssima da baía do Porto Grande e de toda a cidade do Mindelo. Este facto foi sempre reconhecido por nacionais e estrangeiros e constitui motivo de valorização e cobiça do edifício, para implementação de projectos na área do turismo. Muito se tem falado na perspectiva da sua recuperação e reutilização para construção de infra-estruturas ligadas a esse sector.

A primeira proposta de reutilização do Fortim d’EL-Rei é antiga e surgiu ainda no tempo colonial. Pela natureza e pertinência desta proposta, que se reconhece muito próxima de outros projectos recentemente discutidos para o monumento, debrucemos um pouco mais a fundo, sobre os seus meandros.

A iniciativa data de 6 de Janeiro de 1960, numa nota assinada pelo Governador Tenente-coronel, Silvino Silvério Marques endereçada ao Ministro do Ultramar, propondo-lhe que desse orientações à Direcção dos Serviços do Ultramar e Habitação, da Direcção-Geral de Obras Públicas e Comunicações, para a elaboração do projecto de uma *“Casa de Chá”*¹⁴². O Governador fez acompanhar a nota, cópias da planta da zona anexa às obras portuárias de S. Vicente e da planta e alçados do Fortim d’ El Rei.

A determinação em reutilizar o espaço é claramente expressa neste parágrafo do ofício: *“Se tal não for aconselhável, haverá que demolir-se o Fortim para*

¹⁴¹ L.P. Oh África. Nhô Balta. Edição Voz de Cabo Verde. 001 – 103. Lisboa. 1976.

¹⁴² Cxa. Nº 290 do Ministério das Infra-estruturas e Transportes (MIT). Despacho do Governador de Cabo Verde de 6 de Janeiro 1960. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

efeitos de implantar-se a casa de chá no local onde este se situa – de facto privilegiado para um centro de atracção de turismo em S. Vicente – e elaborar-se o projecto, em vista, para tal hipótese.”¹⁴³

A resposta do Director-Geral, Eugénio Sanches da Gama, não se fez esperar e a 11 de Fevereiro informou o Governador que em referência ao seu ofício nº 11 de 6 de Janeiro, a Sua Ex.^a o Subsecretário de Estado do Fomento Ultramarino mostrara concordância com a ideia de adaptação do Fortim d’El Rei de S. Vicente a casa de chá. **(Anexo 6)**. O Director-Geral anexou à nota de resposta, os pareceres técnicos da Direcção dos Serviços de Urbanismo e Habitação assumidos pelo Chefe do Serviço da Arquitectura e Monumentos, afirmando estar de acordo com a proposta contida no ofício do Governo da Província de Cabo Verde, de adaptar o Fortim d’ El-Rei a casa de chá. A concordância é expressa nas seguintes palavras: *“Trata-se, evidentemente, de adaptação interna, respeitadora da architectuta do Fortim – solução a que daria o meu inteiro acordo ainda mesmo que em caso contrário não se houvesse de demolir o Fortim. De facto, restaurar ou apenas conservar sem utilizar será lamentável – e a utilização proposta não apenas é condigna mas também apropriada por todos os motivos”*.¹⁴⁴

O projecto Fortim gerou nesta altura, um aceso debate e troca de ideias, entre as entidades relacionadas com a matéria em São Vicente.

A Comissão de Estética Urbana do Concelho de São Vicente, na sequência dessa discussão e de acordo com a avaliação do projecto por ela feita, manifestou no seu parecer, alguma reserva em certos aspectos do plano. A Comissão argumenta que a intenção expressa no novo esboço, entra em discordância com o Plano Director da Urbanização do Mindelo e outras diligencias já empreendidas pela Câmara Municipal da ilha.

Afirma a Comissão que na altura em que a Cadeia Civil foi retirada desse espaço especulou-se estabelecer ali, uma Pousada de Turismo. Solicitada para indicar um programa pormenorizado para o empreendimento, expressou o seu

¹⁴³ Idem, ibidem.

¹⁴⁴ Idem, ibidem.

posicionamento, reafirmado que “ (...) a experiência colhida com a exploração do ‘Miradouro Craveiro Lopes’, como casa de chá, surege-nos que a solução em apreço não dispõe de condições de vida própria, pelo que parece estar fadada a ser uma instituição que se terá de subsidiar para que se possa manter. [...] Mesmo com a existência de um fluxo turístico autêntico, a nossa condição insular, não garante a chegada de vagas diárias de turistas (...)”¹⁴⁵

Na conclusão final do seu parecer, a Comissão reconhece que o esboço é esteticamente aceitável. No entanto, sublinha a sua reserva funcional, particularmente, no tocante à intenção de se montar ali uma área destinada a exposições de achados arqueológicos, dada a relativa pobreza destas ilhas, em tal matéria. Reafirma que para o aproveitamento do Fortim “ (...) seria preferível o estabelecimento de uma Pousada, com casa de chá anexa, previsto no Plano Director da Urbanização do Mindelo, aspecto este sobre que se deveria ouvir a Comissão Municipal de Turismo de S. Vicente”.¹⁴⁶

Na sequência, o Presidente da Câmara Municipal de São Vicente, na circunstância, o médico, Henrique Teixeira de Sousa, escreveu ao Engenheiro Chefe da Repartição Provincial dos Serviços de Obras Públicas Agrimensura e Cadastro, a pronunciar-se sobre os pareceres emitidos pela Comissão de Estética Urbana e Comissão Municipal de Turismo, que lhe foram enviados e que diziam o seguinte:

*“A Comissão Municipal de Turismo é de parecer que o projecto deve aguardar a sua execução para melhor oportunidade, visto haver outras necessidades mais imperiosas na cidade do Mindelo. [...] Concordando esta Câmara Municipal com as conclusões de ambos os pareceres, julga-se pois conveniente que o assunto só seja definitivamente encarado quando se tornar convenientemente oportuno”.*¹⁴⁷

Poucos dias depois, 23 de Março, o Chefe da Repartição Provincial dos Serviços de Obras Públicas Agrimensura e Cadastro envia ao Presidente da Câmara Municipal o seu parecer, ao qual anexa também, o despacho da Sua

¹⁴⁵ Cxa nº 290. MIT. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

¹⁴⁶ Idem, ibidem.

¹⁴⁷ Idem, ibidem.

Ex.^a, o Governador. Da nota transcreve-se: “ (...) o aproveitamento do Fortim para casa de chá se deverá fazer, conforme, aliás, o despacho confirmativo de Sua Ex.^a o Subsecretário de Estado do Fomento Ultramarino de 26 de Janeiro de 1960. [...] Nem a meu ver colhe o argumento da Câmara em contrário, com o ápio no Miradouro, construção sem quaisquer condições que a recomendem para atrair ali pessoas de S. Vicente quanto mais turistas.”¹⁴⁸

No despacho final, o Chefe da Repartição Provincial recomenda uma ponderação mais detalhada da intenção do projecto: “se se quer de facto uma casa de Chá-Pousada, como alguns têm defendido, ou tão simplesmente uma Casa de Chá”¹⁴⁹.

Nas linhas finais, deixa bem clara a sua posição com relação ao existente projecto Hotel para o Fortim, “ (...) há um projecto de um hotel e se me afigura demasiado hotel e pousada, pelo menos para já. Quanto à oportunidade do projecto julgo só haver vantagem em não sustar, uma vez que está nesta fase. Aproveite-se para esclarecer a posição em que se encontra o assunto hotel. Parece que dada a falta de interessados locais, a CM poderia ou deveria fazer uma diligência junto do S.N.I. ou junto de hoteleiros idóneos.”¹⁵⁰

A resposta do Presidente da Câmara Municipal foi imediata e nela informa o Chefe da Repartição Provincial, em nota de 06 de Maio de 1961, que o caso foi levado para a Sessão da Câmara que deliberou o seguinte: “A Câmara concorda não ser ainda oportuna encarar-se o problema da Casa de Chá. Quanto ao projecto do Hotel, a Câmara concorda com a diligência junto SNI, ou de hoteleiros idóneos. [...] A Câmara é ainda de parecer que a construção desse grande hotel não prejudica a ideia da existência de um pequeno Hotel ou Pensão decente na cidade do Mindelo, destinado aos frequentadores menos abastados. Para isso a Câmara está disposta a estudar a possibilidade de construir esse pequeno hotel.”¹⁵¹

¹⁴⁸ Cxa nº 290. MIT. Instituto do Arquivo Histórico Nacional. Praia.

¹⁴⁹ Idem, ibidem.

¹⁵⁰ Idem, ibidem.

¹⁵¹ Idem, ibidem.

Antes de concluir esta abordagem sobre esta primitiva iniciativa de reutilização do Fortim D' El-Rei referimos o parecer técnico do arquitecto Luís Benavente, datado de 15 de Fevereiro de 1962, no qual fica-se com a ideia que a verdadeira intenção era a destruição do existente da estrutura e edificar algo completamente novo, de modo a explorar a boa vista que o sítio proporciona. *“Faz-se desaparecer deste modo a construção que ali se encontra, de aspecto bastante inferior aproveitando-se o magnífico panorama que no local se desfruta.”*¹⁵²

Esta perspectiva é finalmente validada, em nota de 22 de Março de 1962, pelo arquitecto cabo-verdiano Pedro Gregório Lopes, na época Chefe da Secção Técnica da Repartição Provincial dos Serviços de Obras Públicas, Agrimensura e Cadastro, na cidade da Praia, que no seu parecer sobre a adaptação do Fortim D'El-Rei a sala de chá escreve: *“Analisadas as peças desenhadas somos de parecer que o projecto apresentado satisfaz dos pontos de vista funcional e estético.”*¹⁵³ Nas linhas finais, o arquitecto Pedro Gregório deixava alguns reparos que segundo ele, contribuiriam para o melhoramento do projecto.

Convém dizer que esta discussão se alongaria por muito tempo, sem contudo haver muita sintonia e concordância entre os diferentes intervenientes e propostas. De qualquer forma fica a certeza de que o Governo de Cabo Verde deu seu aval positivo, no sentido da reutilização do edifício. Isso está bem expresso no parecer de 21 de Fevereiro de 1962: *“Em vista do Governo de Cabo Verde já se ter pronunciado em concordância (...)”*.¹⁵⁴

Desde essa época até agora, muito se tem sonhado e projectado à volta do antigo Fortim. A sua privilegiada localização num fantástico miradouro, com vista total da cidade e do Porto Grande, fá-lo um dos locais mais apetecidos por turistas que visitam a ilha, constituindo um valor acrescentado para o edifício.

¹⁵² Idem, ibidem

¹⁵³ Idem, ibidem

¹⁵⁴ Idem, ibidem

Figura 24 – Vista actual do Fortim D’EL REI em ruínas.



Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Dezembro de 2010.

Por isso, anseia-se ver a sua estrutura reabilitada, respeitando o traçado original, conforme emanam as orientações nacionais e internacionais que regulamentam as intervenções no património edificado e reutilizada com algo que a dignifique, preserve a sua memória e contribua para o processo de desenvolvimento da ilha.

Recentemente, a Escola Internacional de Artes de Mindelo – MEIA, promoveu um Seminário Internacional versando a Reabilitação Urbana de Mindelo – SIRIUM. As discussões que contemplaram a zona do Fortim deixaram como sugestão de reutilização, uma proposta também vocacionada para o turismo. Recomenda o seminário que seja algo bem pensado capaz de *“impor um limite de construção que permitisse regulamentar o seu desenvolvimento e o requalificasse do ponto de vista urbanístico.”*¹⁵⁵ Nesta perspectiva, seria construído um conjunto de alojamento desenvolvendo-se na horizontal, constituído por pequenas casas individuais e um leque variado de serviços complementares como restaurante, café ou casa de chá como há muito se falou, destinados ao consumo turístico.

¹⁵⁵ ROSSA, Walter, AZEVEDO, Paulo Ormino. (2007). Reabilitação Urbana – Mindelo. Mindelo. ECDJ.

Sabe-se no entanto que actualmente, há um imponente e revolucionário projecto turístico aprovado, cujas obras devem arrancar em breve. Provavelmente, dados do estudo do SIRIUM poderão ser absorvidos pelo projecto. Por agora, o local está vedado à circulação pública e muito pouco resta já do edifício que está praticamente demolido.

7. Os faróis do ilhéu dos Pássaros – D. Luís e de São Pedro – D. Amélia: utilidade na orientação da navegação.

Ainda no activo e desempenhando suas funções originais, o farol D. Luís no ilhéu dos Pássaros, a norte da baía do Porto Grande e D. Amélia, na ponta do Machado, baía de São Pedro, a sul de São Vicente representam dois emblemáticos monumentos de elevada grandeza, na História da navegação marítima nas águas de Cabo Verde, particularmente São Vicente.

São meios luminosos de orientação da navegação no porto, secundarizados por outros farolins de reduzida dimensão, estrategicamente localizados no interior do porto.

À laia de introdução, importa dizer que para além de todos os informes relacionados com a sua funcionalidade enquanto meios de orientação da navegação, os faróis estão recheados de histórias de vida de muitas gerações, particularmente, os faroleiros e suas famílias.

A incipiente tecnologia da época, obrigava esses corajosos homens, a deixarem suas casas e viverem por tempo relativamente prolongado, no silêncio e solidão que a vida nos faróis decretava, quando a respectiva família não os acompanhavam. Eram eles que diariamente, acendiam e apagavam o foco luminoso, das arcaicas lanternas que orientavam as embarcações, nas suas incursões pelas águas do canal entre São Vicente e Santo Antão e asseguravam condições de navegação em segurança, a partir dos imprescindíveis códigos e sinais marítimos.

Paira nesses elementos patrimoniais, uma adormecida riqueza de histórias de vida, verdadeiras epopeias que vale a pena investigar e dar a conhecer ao grande público. Infelizmente, este não é espaço para esta abordagem, mas reiteramos disponibilidade, para numa situação oportuna, discorrer sobre isso.

Analisemos agora, cada um desses faróis de per si:

7.1. O Farol D. Luís, no ilhéu dos Pássaros.

O farol está localizado no cimo do ilhéu dos Pássaros, à entrada do Porto Grande de S. Vicente, sendo de 82 metros, a cota do terreno.

Figura 25 – Ilhéu dos Pássaros, no canal de São Vicente.



Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Fevereiro de 2010.

A primeira intervenção no cimo do ilhéu, data de 15 de Julho de 1882,¹⁵⁶ com a instalação de uma estrutura composta por uma torre metálica circular, com cerca de 2 metros de diâmetro e 12 metros de altura, estrutura essa que durou até 1949.

Consta que nesta data, o farol sofreu uma intervenção de fundo, tendo sido demolido e coberto como já se tinha procedido em outros faróis do arquipélago, com a montagem de uma estrutura de alvenaria, em forma de prisma hexagonal, que lhe conferiu o aspecto que ainda hoje conserva.

O ilhéu tem uma espécie de desembarcadouro semi-natural localizado na faixa W, mais abrigado do vento e das vagas, por onde as pessoas acedem à superfície, com relativa segurança. Em situações de mar mais levantado, pode haver alguma dificuldade em desembarcar ali.

¹⁵⁶ RODEIA, Joaquim Afonso Serra. (1973). Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné, Capitão-de-fragata engenheiro hidrógrafo. 2º Vol. Instituto Hidrográfico, Ministério da Marinha de Portugal.

Figura 26 – Farol D. Luís no cimo do ilhéu dos Pássaros.



Fonte: Foto aérea dos militares da Nato, a quando do Exercício da Força de Reacção Rápida (NRF), denominado Steadfast Jaguar, Junho de 2006.

A partir do desembarcadouro existe uma espécie de escada que ajuda na escalada e uma vereda de acesso, leva o transeunte à parte superior do ilhéu.

Na parte superior e a envolver a casa de moradia do faroleiro, um muro de protecção em argamassa, confere maior segurança, a quem por lá circula.

O aspecto exterior é o de um conjunto farol-anexos, lembrando um antigo e imponente forte, e constituindo uma boa referência diurna, para a navegação, tendo em conta a sua alvura que quase brilha na presença do sol.

Sobre o topo da estrutura ou plataforma superior está a base da lanterna que garante o feixe luminoso de orientação dos navios.

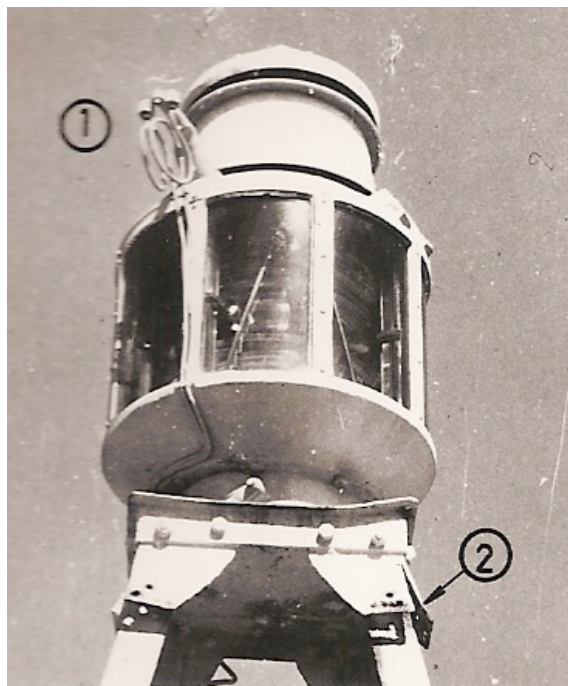
A iluminação original era garantida por uma óptica catadióptrica de 4^a ordem, com 50 cm de diâmetro. Era uma luz branca, fixa, de horizonte. Essa luz foi substituída em 1934, por uma luz vermelha, com 3 relâmpagos agrupados e com um período de 10 segundos.

Relativamente a essa lanterna de 4^a ordem, afirmava o capitão Serra Rodeia no seu relatório de 1973, que na sua opinião, era a “mais adequada, devido à possibilidade de fornecer uma intensidade estacionaria mais elevada, factor de grande interesse, quando se considerarem as condições existentes no Canal

de Santo Antão – São Vicente, sobretudo nos períodos em que a visibilidade é apreciavelmente reduzida”.¹⁵⁷

Talvez em função dessa advertência, em 1940, numa breve intervenção reinstalou-se a luz branca, com a mesma característica, sendo porém limitado o seu sector de visibilidade.

Figura 27 – Aspecto do foco luminoso do Farol.



Fonte: Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné Capitão-de-fragata engenheiro hidrógrafo Joaquim Afonso Serra Rodeia, 1973, 2º Vol., pág. II – 12.

No final dessa década, em 1949, aquando da intervenção de remodelação, a iluminação foi melhorada, com a montagem de outra lanterna, constituída por um aparelho óptico, composta de uma óptica de horizonte dióptrica, de 5ª ordem, com 18, 75 cm de distância focal, mantendo-se a característica de 3 relâmpagos de cor branca, agrupados com 10 segundos de período.

É de realçar que a preferência pela cor branca do foco luminoso era justificada pelas autoridades marítimas, como sendo de obtenção de melhores alcances e

¹⁵⁷ RODEIA, Joaquim Afonso Serra. (1973). Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné, Capitão-de-fragata engenheiro hidrógrafo. 2º Vol. Instituto Hidrográfico, Ministério da Marinha de Portugal. p. II – 12.

sobretudo, para evitar a confusão com farolins vermelhos que de um lado e outro do canal, ajudavam também na navegação das embarcações.

A fonte luminosa do farol nesses tempos era constituída por dois bicos de acetileno de chama nua, alimentados por gás de garrafas. Na instalação havia cabimento para seis garrafas grandes.¹⁵⁸

Nesses tempos de antanho, o acender e apagar do farol era manual e garantido por um, ou às vezes dois faroleiros residentes. Tempo houve, em que se experimentou uma válvula solar que dispensava a presença desses funcionários. Consta que essa válvula terá sido retirada em 1961, talvez para ser colocada noutra farol, por falta de sobressalente e nunca mais voltou a ser reinstalada.

Hoje porém, com o desenvolvimento da tecnologia, essa iluminação é garantida por meio de painéis solares e um dispositivo electrónico com programador que regula automaticamente, o acender e o apagar.

No entanto, no relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné Capitão-de-fragata engenheiro hidrógrafo Joaquim Afonso Serra Rodeia e antevendo a instalação do sistema automatizado, ele opinava no sentido de não se dispensar a figura dos faroleiros, argumentando que a tarefa desses funcionários não se limitava ao acender e o apagar do farol. “ (...) *terão os faroleiros outras funções não menos importantes no que se refere a vigilância, colheita de elementos para estatísticas de passagem da navegação, sinalização e até observação de elementos relativos a meteorologia e visibilidade*”.¹⁵⁹

Reconhecendo as limitações técnicas de muitos faroleiros, e perante a necessidade de os manter em funções, o Capitão defendia que deveriam ser requalificados em Serviços de Faróis, valências diversas em áreas afins, como por exemplo, meteorologia e ondulação, já que se notava um deficit profundo neste domínio, por forma a que os capitães dos navios fizessem fé nos dados fornecidos por esses funcionários.

¹⁵⁸ RODEIA, Joaquim Afonso Serra. (1973). Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné, Capitão-de-fragata engenheiro hidrógrafo. 2º Vol. Instituto Hidrográfico, Ministério da Marinha de Portugal. p. II – 5.

¹⁵⁹ Idem, ibidem

Segundo ele, constatava-se que nos livros de registos para esse efeito, os faroleiros escreviam muitas vezes dados que nem sempre correspondiam à verdade. *“É indispensável mentalizar este pessoal que se não pretendem registos em que põem praticamente sempre a mesma coisa, e sim registos que correspondam a observações efectivamente feitas.”*¹⁶⁰

Na parte final do relatório, o Capitão chama atenção para uma certa indolência dos faroleiros, quanto à manutenção do farol, apelando mesmo e propondo uma *“doutrinação”* desses funcionários, pela via de instruções pormenorizadas e meios para executarem suas tarefas com melhor qualidade.

Todavia, a evolução tecnológica e talvez porque a atitude dos faroleiros, não justificava de facto a sua permanência nos postos semafóricos, a breve tempo, se viria a confirmar o receio de Serra Rodeia, porquanto os faróis passariam a funcionar dispensando a presença humana.

Em volta do farol propriamente dito, existe um pequeno recinto circular que constitui uma espécie de varanda, de onde o faroleiro tem uma vista privilegiada, que lhe permite avistar ao longe, as embarcações ou qualquer objecto no mar. O acesso a esse recinto faz-se por uma escadaria imponente e bem concebida, construída de pedra de cantaria.

No cimo da estrutura está o posto semafórico, inicialmente construído de madeira, com tecto de lusalite. Hoje porém, possui uma estrutura sólida de betão armado.

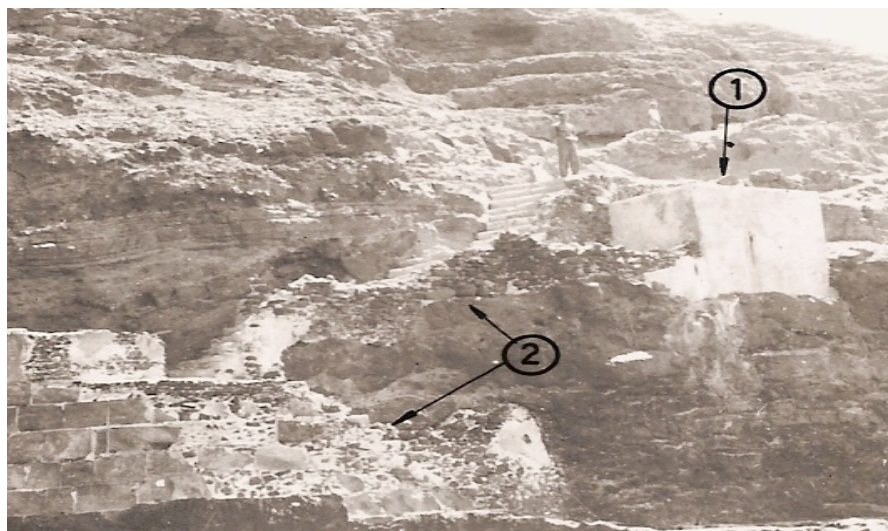
A casa do faroleiro é contemporânea à construção do farol. É composta de paredes grossas, com 0,80 m e noutros casos mais. Essa é uma característica das construções antigas, talvez para resistir às intempéries e o salitre. As janelas e portas são de grande dimensão, bem característico das construções da época.

Essa casa tem duas partes, uma é o armazém e outras duas grandes divisões, originalmente assoalhados, conforme se pode confirmar por este relato: *“Aqui, os soalhos estão em mas condições ou podres, os forros estão podres, há falta de vidros, enfim, é tudo para arrancar e reconstruir”*.¹⁶¹

¹⁶⁰ RODEIA, Joaquim Afonso Serra. (1973). Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné, Capitão-de-fragata engenheiro hidrográfo. 2º Vol. Instituto Hidrográfico, Ministério da Marinha de Portugal. p. II – 13.

¹⁶¹ Op. Cit. pág. II - 10

Figura 28 – Vereda de acesso ao farol e cisterna de água.



Fonte: Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné Capitão-de-fragata engenheiro hidrográfo Joaquim Afonso Serra Rodeia, 1973, 2º Vol., pág. II – 13.

No exterior da casa do faroleiro há um outro espaço destinado à cozinha. Para abastecimento de água, o farol dispõe de uma cisterna para água doce, localizada a meio da escada do desembarcadouro, elevada cerca de 20 metros. No tempo em que os faroleiros o habitavam, o abastecimento fazia-se pelas antigas barcaças de água que a capitania tinha e normalmente, um carregamento dava para uns 4/5 meses, o que faz entender que tinha uma grande capacidade.

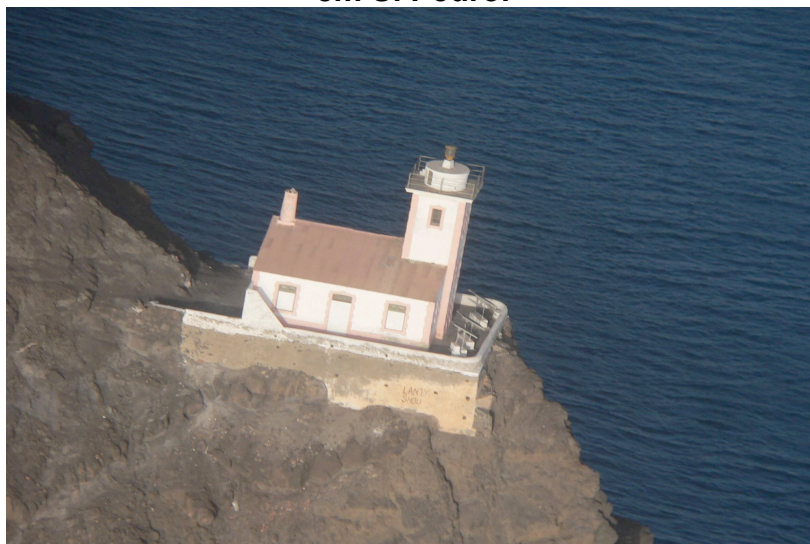
Ainda nos finais dos anos 70, os navios cisterna da companhia Ferro, “Tarrafal” e “Sagres” transportavam água para fornecer o farol. Fundeados ao largo do ilhéu estendiam a mangueira que jorrava água para dentro da cisterna. Nas imediações do reservatório de água havia um pau de carga que facilitava o alongar da mangueira e outras cargas, nomeadamente as garrafas de gás acetileno para o farol.

Hoje, o farol D. Luís continua a ser uma importante referência na navegação no canal entre Santo Antão e São Vicente e é sem duvida, um elemento patrimonial de elevada grandeza e imponência no alto mar, sendo muito admirada e fotografada por todos, particularmente turistas que por aí passam.

7.2. O Farol D. Amélia, na Ponta Machado – Baía de São Pedro.

Comummente designado farol de São Pedro, está localizado na Ponta Machado, a oeste da Baía de S. Pedro.

Figura 29 – Vista panorâmica do Farol D. Amélia, na Ponta do Machado, em S. Pedro.



Fonte: Foto aérea dos militares da Nato, a quando do Exercício da Força de Reacção Rápida (NRF), denominado Steadfast Jaguar, Junho de 2006.

A sua edificação se iniciou em princípios do mês de Maio de 1893 e terá ficado concluído em Novembro do ano seguinte, passando nessa data, a desempenhar as funções que ainda hoje conserva, orientação da navegação na costa sul de São Vicente.

O farol é descrito pelo Engenheiro Joaquim Afonso Serra Rodeia, no seu relatório de 1973, como o *“principal meio de aterragem da navegação vinda do sul, quer na procura do Porto Grande, quer apenas sulcando o canal entre São Vicente e Santo Antão”*¹⁶².

Situa-se num morro que descai para o mar, no extremo sul do Monte Cara, nas coordenadas geográficas, latitude 16°, 5' 0" N e longitude 25°, 5' 22" W Greenwich. Eleva-se abruptamente sobre o mar até a altitude de 45, 60 m., apresentando-se nesse ponto um pequeno *plateau* de forma irregular.¹⁶³

¹⁶² RODEIA, Joaquim Afonso Serra. (1973). Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné, Capitão-de-fragata engenheiro hidrógrafo. 2º Vol. Instituto Hidrográfico, Ministério da Marinha de Portugal.

¹⁶³ Projecto Construção do Farol de S. Pedro, Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa, SEMU-DGU-CV, Cxa. 169.

O acesso ao farol pode-se fazer por terra ou por mar. Por terra, o caminho apresenta duas etapas: a primeira parte junto à praia da localidade de São Pedro fazendo-se um desvio para a direita, encaminhando-se até à Capela de Santo André, por um trilho relativamente acessível. A segunda parte do percurso, compreende a ligação entre a Capela e o farol, por via de uma vereda aberta numa arriba e construída de pedras arrumadas mas não ligadas por argamassa. Essa vereda está a cerca de 100 metros de altitude, sobre uma arriba a pique, o que exige um pouco de cuidado para quem circula por aí. Numa marcha a pé em ritmo normal, pode-se gastar cerca de 40 minutos a fazer esse trajecto.

Crendo-se em testemunhos de pessoas que costumam usar essa via, a vereda conserva condições relativamente seguras de caminhada, exceptuando a época das chuvas, em que pode ficar afectada em determinados sectores, por rasgos no solo ou no muro, ou arrolamentos de pedras provocados pela força das enxurradas, principalmente nas partes de declive mais acentuado.

O acesso por mar faz-se por via de um desembarcadouro localizado a cerca de 50 metros abaixo do farol. É por essa via que se fazia nos tempos antigos, todo o desembarque de materiais afectos ao farol, mantimentos e equipamentos, quer de embarcações partidas da Baía de São Pedro, quer os oriundos do Porto Grande.

No entanto, convém realçar que a utilização desta via esteve sempre condicionada ao estado do mar. Em épocas de mar revolto era missão praticamente impossível desembarcar por aí.

Por causa deste facto, chegou-se a conjecturar no passado, a construção de um pequeno cais que permitisse o desembarque em melhores condições de segurança, sobretudo para facilitar os sazonais trabalhos de remodelação do farol.

Nesta mesma perspectiva e como alternativa, houve quem defendesse o investimento na via terrestre, com melhoramentos no caminho, através do calçetamento.

A estrutura física respeita a linha arquitectónica dos outros faróis do arquipélago. Trata-se de uma construção dos finais do séc. XIX, mais concretamente entre os anos de 1893-1894, e inscreve-se no rol de edificações públicas na ilha de São Vicente, em virtude do movimento marítimo que a ilha

conheceu na segunda metade dessa centúria. Era mais um importante elemento de orientação das embarcações que sulcavam as águas do arquipélago, em busca do Porto Grande.

Figura 30 – Desembarcadouro do farol D. Amélia.



Fonte: Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné Capitão-de-fragata engenheiro hidrógrafo Joaquim Afonso Serra Rodeia, 1973, 2º Vol.

O farol ergue-se numa torre quadrangular, à volta da qual se situa a casa dos faroleiros.

A lanterna da torre é constituída de ferro e bronze e assenta-se numa plataforma quadrada de cantaria. A base dessa lanterna ou “murette” é circular, em cantaria apoiada na plataforma, também de cantaria, que encima a torre do farol.

A plataforma é envolvida por uma balaustrada de ferro, e o acesso se faz por via de uma escada em caracol.

O aparelho óptico é do tipo catadióptrico com cerca de 32,5 cm de distância focal. A parte dióptrica é constituída por uma lente com 15 cm de diâmetro, rodeada de dois prismas dióptricos circulares. Seis prismas superiores e três inferiores constituem a parte catadióptrica.

O aparelho óptico possui 10 painéis simetricamente dispostos em relação ao eixo de rotação. O bloco da óptica assenta-se sobre rolamentos colocados posteriormente à instalação original do farol. Esta alteração terá acontecido provavelmente a quando de uma reparação na coluna central, pelo aluimento

da “murette” e da torre. Essa coluna terá fendido pela base e todo o conjunto foi na altura retirado, alinhado, soldado, nivelado e colocados os tais rolamentos, em vez dos rodízios que originalmente possuía.

Antigamente, o aparelho óptico, em movimento de rotação, emitia luz de orientação com característica de relâmpago, com um período de 9 segundos, dois segundos relativos ao relâmpago e 7 relativos ao eclipse. Esse movimento era obtido, a partir das transmissões de uma máquina de relojoaria de 1893, instalada na plataforma interior da lanterna.

Regista-se que no Relatório de 1973, do Eng.º Joaquim Afonso Serra Rodeio, ele recomendava a modificação do sistema de rotação do aparelho óptico e uma profunda reparação no aparelho óptico, com aumento da intensidade estacionária da fonte luminosa, justificando que o maquinismo de então, não dava na altura, quaisquer garantias futuras.

Aliás, sublinha-se que nesse relatório, o Engenheiro foi peremptório com relação à intervenção de conservação do farol dizendo “ (...) *tudo indica que a remodelação do farol deva ser feita em conjunto e quanto antes*”¹⁶⁴. Isso explica bem, o mau estado em que se encontrava esse elemento patrimonial.

No farol, há um terraço murado que envolve a torre e a casa dos faroleiros. A torre possui janelas relativamente grandes mas não tem portas interiores de resguardo. O muro é baixo e a falésia cai a pique para o lado do mar.

Essa circunstância, associada à falta de recursos, ou condições de vida no local e a insegurança dos caminhos foi muitas vezes utilizada pelos faroleiros, para justificarem a sua não permanência fixa no farol, dado o perigo eminente que isso representava para o resto da família, nomeadamente as crianças. A corroborar este facto, o Relatório do engenheiro hidrográfo Joaquim Afonso Serra Rodeia, refere ao quase estado de abandono do farol dizendo: “*As duas habitações denotavam uma ausência completa de vida. Vazias sem qualquer mobiliário, uma delas até fechada a cadeado. Apenas um dos faroleiros habita (teoricamente) lá.*”¹⁶⁵

¹⁶⁴ RODEIA, Joaquim Afonso Serra. (1973). Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné, Capitão-de-fragata engenheiro hidrográfo. 2º Vol. Instituto Hidrográfico, Ministério da Marinha de Portugal. p. II – 24.

¹⁶⁵ RODEIA, Joaquim Afonso Serra. (1973). Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares – Relatório elaborado pelo Chefe da MGHGuiné, Capitão-de-fragata engenheiro hidrográfo. 2º Vol. Instituto Hidrográfico, Ministério da Marinha de Portugal. p. II – 23.

Outro constrangimento que condicionava uma presença humana mais sedentária no farol é o facto de, contrariamente ao farol D. Luís, este de D. Amélia não dispor de cisterna, para o abastecimento de água doce. O acesso à água se fazia, a partir de um poço público, situado nas imediações do local, junto à Capela de Santo André, portanto, um pouco distante.

Este e outros aspectos denotam que a na realidade, as condições de vida dos faroleiros neste farol eram precárias, razão pela qual, permanecia quase que inabitado de família.

O farol conserva ainda, um conjunto de duas habitações geminadas, uma do lado Sul e outra do Norte, que constituem a casa dos faroleiros, uma sólida construção de alvenaria, com grandes janelas e portas, como era característico da época. A cobertura desse conjunto habitacional é de telha Marselhesa.

Hoje, o farol continua desempenhando as suas funções originais e este facto aliado à sua imponência e localização fá-lo constituir um dos mais apetecidos pontos de referência para visita de turistas que visitam a ilha de São Vicente, existindo mesmo, para este sítio, uma espécie de peregrinação regular de estrangeiros, orientado por guias turísticos das empresas que dinamizam o sector na ilha.

Isso explica, o quão grande continua a ser a importância do farol no contexto sociocultural e económico, razão suficiente, para merecer atenção das autoridades, no sentido da sua conservação, preservação e divulgação.

8. Mercado Municipal da Rua de Lisboa: espaço de comércio de sociabilidade e discussão da vida quotidiana da cidade.

O Pelourinho da Rua de Lisboa, como é popularmente conhecido, à priori, pode não constituir um elemento patrimonial inerente à actividade portuária.

Todavia, a representatividade que tem no centro histórico do Mindelo, graças à sua magnificência estrutural, imponência e traçado arquitectónico, aliadas ao papel que desempenha, enquanto espaço de troca, partilha, encontros e discussão de aspectos fundamentais no dia-a-dia da cidade – um verdadeiro

espaço de cidadania, justificam a sua integração neste grupo de edifícios que marcam a história e a vida da cidade de Mindelo.

Figura 31 – Mercado Municipal da rua de Lisboa, em Mindelo.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

A primeira pedra para a sua construção terá sido lançada no dia 10 de Março de 1874 e este marco, inscreve-se nas actividades de comemoração da chegada do cabo telegráfico submarino, da companhia Brazilian Submarine Telegraph que ligava a ilha de São Vicente ao resto do mundo.

O perímetro da zona onde se ergueu o mercado chamava-se na época, Largo do Albuquerque e era um terrapleno ocupado por uma grande horta de hortaliças que pertencia inicialmente, a Sebastião Luiz Monteiro, pároco da freguesia.

Até à conclusão do edifício da “Rua de Lisboa”, o mercado de São Vicente funcionou num estaleiro situado atrás do edifício da Alfândega Velha, actual Centro Cultural do Mindelo. A construção foi faseada, tendo iniciado pela abertura de um poço bem no centro do terrapleno em 1875 e levantamento de um muro que circunscrevia a área. Nesta mesma altura iniciou-se a construção de quatro pavilhões do mercado.

Entretanto, depois disso, as obras conheceram uma ligeira paragem e seriam retomadas em 1877, tendo a primeira parte constituída pelo rés do chão, com quatro pavilhões para venda de carnes, peixe, legumes e diversos e o posso com armação de ferro ficado concluídos no ano de 1878.

Era mais uma obra de elevada grandeza, levantada no centro de uma vila que almejava o título de cidade. A construção do mercado era um sinal do novo impulso que o Porto Grande imprimira na sua orla marítima, com o surgimento de um conjunto de serviços complementares, para a satisfação das necessidades que o movimento portuário obrigava.

Essas demandas decretaram um mecanismo de especialização de tarefas na vila que determinam uma multiplicação de infra-estruturas característica de uma urbe e um modo de vida típico das cidades, rompendo com as actividades tradicionais dos espaços rurais, cuja maior parte da população estava habituada.

Mindelo, por influência do seu processo de formação é por ventura, o primeiro exemplo de cidade no arquipélago que cresce e vive desde a sua origem, quase exclusivamente à base de actividades típicas do sector terciário e com uma estrutura social e população activa que desde cedo, se concentrou no sector dos serviços e assimilou modelo de vida urbana, com adopção e desenvolvimento de atitudes, comportamentos e modos de estar estritamente urbanos, não obstante grande parte da sua população, ser oriunda de meios rurais das ilhas vizinhas de São Nicolau e Santo Antão.

A prematura convivência dessa gente com estrangeiros, portugueses, ingleses e outras nacionalidades terá despoletado muito cedo, um acelerado processo de aculturação que rapidamente reformatou o *modus vivendis* dos primitivos habitantes da povoação.

Neste contexto, o Mercado Municipal, a par de outros espaços de convívio desempenhou um papel determinante, na formação da cultura mindelense.

A informalidade que caracteriza as relações humanas que se desenvolvem no espaço mercantil, sem os complexos distintivos de outros lugares de interacção

humana, a simpatia do vendedor perante o comprador, na ânsia de conquistar mais um freguês, as discussões, o regatear constituem de per si, oportunidades de inter-influência cultural em toda a dimensão.

Figura 32 – Interior do Mercado, um espaço de cidadania.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Dezembro de 2010.

Além disso, o mercado é um lugar de partilha de sentimentos, de debate dos problemas do dia-a-dia, entre os seus utentes. Por exemplo, uma simples alteração no preço de um produto, pode ser motivo para uma longa discussão e estabelecimento de uma relação entre pessoas, que de casual e ocasional, se pode tornar constante e quiçá evoluir para uma amizade. O encontro de duas ou mais pessoas numa “*pedra de venda*” (expressão usada para delimitar cada unidade de venda no mercado), para apreciar um cálice de aguardente, é igualmente, um factor de contacto, de conversa, troca de experiências, etc.

Por outro lado, o espaço do mercado é por natureza, dotado de intensa vida cultural, de grande diversidade e assimilação de valores e conhecimentos. Nele, coabitam pessoas oriundas de diversas origens, meios, com experiências de vida diferentes, estórias de vida díspares, forma de organização e linguagem distintos, etc., e esta realidade multifacetada é contagiante para qualquer pessoa que por lá passa.

Figura 33 – Interior do Mercado depois da última reabilitação na década de 80 do séc. XX.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Dezembro de 2010.

Por isso, reafirmamos que os espaços comerciais tradicionais são na verdadeira dimensão, um privilegiado espaço democrático e de exercício de cidadania e o Mercado Municipal da Rua de Lisboa não fugiu a esta característica desde a sua origem e é um monumento que se impõe bem no centro da cidade do Mindelo.

A fisionomia actual da sua arquitectura é resultado de uma profunda intervenção de ampliação efectuada entre os anos de 1930/33.

Originalmente com um piso, passou a partir dessa altura a ter dois e sem entrar em muitos detalhes descritivos da estrutura interna, pode-se destacar uma exuberante zona central com balcões enormes, para a exposição dos produtos de venda, amplos compartimentos laterais que recebem lojas de venda diversos, casas de banho, etc.

Uma escadaria que se abre em duas vias leva o visitante ao segundo piso, existindo a meio percurso, uma espécie de janela que se abre em meia-lua, oferecendo uma vista privilegiada para a Rua de Lisboa.

Mas no entender de muita gente é na parte externa que o edifício exprime toda a sua pulcritude monumental. São três fachadas, sendo a parte central absorvida por uma enorme porta em arco largo. As fachadas laterais ostentam enormes janelas, bem características da arquitectura maneirista.

Figura 34 – Porta principal do Mercado, um ponto de encontro na cidade.



Fonte: Imagens do arquivo pessoal de fotografias recolhidas no âmbito desta tese em Maio de 2010.

O edifício esteve nos finais da década de setenta, em profunda degradação, sobretudo na estrutura interna do segundo piso, tendo sido interditada por questões de segurança. Nas primeiras décadas de oitenta foi alvo de obras de recuperação que o reabilitaram fantasticamente, conservando na íntegra, a sua arquitectura original e pode-se dizer que foi uma intervenção digna de louvor. A imagem que o edifício apresenta actualmente é resultado dessa reabilitação.

O mercado desempenha no presente, as suas funções originais, na parte do primeiro piso, enquanto o segundo é utilizado com modernas lojas, salões de cabeleireiro, boutiques, casa de música, departamentos da Câmara Municipal e outros, numa reutilização que dignifica o equipamento, que conserva por isso, uma vivacidade extraordinária.

O mercado encontra-se localizado num conjunto urbano composto por edifícios com aproximadamente a mesma identidade, relativamente ao traçado

arquitectónico e funcionalidade prática, voltado essencialmente para serviços de apoio à comunidade, o que faz desse perímetro, um local de grande valor estético e patrimonial, conservando uma enorme memória colectiva e significado nas gentes de Mindelo, para além do valor económico dessa circunscrição.

A fachada principal do mercado, voltada para a Rua de Lisboa constitui a par da Praça Nova, os pontos de referência principais da cidade, lugar de encontros de amigos e onde se palpita o evoluir da ilha, o sentimento do povo. É por excelência, o local de partilha de todas as informações oficiais e do “*diz-que-diz*”, de discussão de futebol, uma autêntica sala de visitas da cidade, o que o confere um valor afectivo e patrimonial extraordinário.

A propósito da rua de Lisboa, vale a pena referir que essa artéria de Mindelo que constitui o eixo central da cidade, já teve vários nomes. Primeiro chamou-se rua Dom Carlos, depois rua dos Navegantes, mais tarde em 1910 rua de Lisboa, em homenagem à instalação da República em Portugal, em 1938, mudou-se para a rua Duarte Lima e após a independência nacional em 5 de Julho de 1975 foi denominada rua dos Libertadores de África, nome que ainda hoje perdura. No entanto, convém referir que o nome que perpetuou é o de Rua de Lisboa. Praticamente, ninguém se lembra que a rua se chama Libertadores de África.

Capítulo III

1. A questão do valor do património histórico da parte mais antiga de Mindelo e seus reflexos no desenvolvimento local.

Este capítulo incide numa reflexão crítica sobre a necessidade de valorização do património histórico de Mindelo na perspectiva de restauro, conservação e reabilitação. Inclui uma síntese das diversas conceptualizações da ideia de valorização do património edificado, bem como os critérios e marcos cronológicos de valorização dos bens culturais. Abrange igualmente, uma análise crítica sobre a necessidade de restauro, conservação e reabilitação dos espaços urbanos mais antigos da cidade do Mindelo e exemplos de experiências bem sucedidas de restauro, conservação e reabilitação de edificações representativas da história da cidade e a sua capitalização no processo de desenvolvimento local.

1.1. Conceptualizações, critérios e marcos cronológicos de valorização dos bens culturais.

A ideia de valorização do património edificado foi institucionalizada oficialmente em Outubro de 1931, na sequência de uma reunião do escritório Internacional dos Museus, da Sociedade das Nações. Os resultados dessa discussão deram origem à Carta de Atenas, um dos normativos internacionais mais referenciados nessa matéria, pelo seu carácter primitivo na abordagem dos assuntos relacionados com a questão patrimonial. Daí para a frente surgem outras cartas que hoje enformam o leque de referências legislativas de defesa e intervenção, em matéria de património edificado.

Os anos 70 do século XX são prenhes relativamente às discussões e sensibilizações neste sentido, com intensificação da difusão do conceito de preservação, aliando a ideia de protecção dos edifícios públicos, ao de desenvolvimento e crescimento das cidades.

A reconfiguração da consciência patrimonial, na óptica de que essa protecção pode traduzir-se em benefícios económicos inverteu a partir desta década, o

entendimento e a relação da sociedade, com o elemento patrimonial. A lógica mercantilista aliou-se à cultural e desde então, as obras do passado, passaram a ser valorizadas e colocadas sobretudo, ao serviço do público turista, ávido de conhecer elementos de cultura e história de povos diferentes.

Esta revolução se afigura como determinante na mudança de atitude, sobretudo no seio do poder político e da sociedade civil, tendo como resultados, a definição de políticas e medidas legais de protecção patrimonial, implementação de programas de intervenção nas edificações mais representativas e sua divulgação, estabelecimento de serviços especializados para a promoção da imagem do elemento patrimonial, entre outras acções de sensibilização e educação.

Nesta mudança de atitude social perante o património, destaca-se o importante contributo que algumas disciplinas dos curricula escolares emprestaram ao assunto. Destaca-se neste contexto, a relevância do ensino da História, da Cultura Patrimonial, da Antropologia Cultural, da Educação para a Cidadania que contribuíram de forma decisiva, na formação de uma consciência de identidade nacional e valorização do património enquanto símbolo e elemento referencial dessa identidade, nas sociedades contemporâneas.

Reconhecendo o contributo de todas essas áreas, enfatiza-se no entanto, o determinante papel da História que pela especificidade do seu objecto de estudo, ajuda na compreensão da dialéctica temporal, na inter-relação passado/presente/futuro, na evolução civilizacional como resultado dos processos socioculturais e da interacção homem/homem e homem/meio físico. Enquanto forma de “ (...) *conhecimento do passado humano*” (Marrou, 1954)¹⁶⁶, a História desperta o cidadão para as suas origens, evolução da sociedade, realizações, os reveses e conquistas da nação, promovendo a emergência do sentimento patriótico.

A partir dela, a sociedade conhece as realizações, as transformações a diversos níveis que se processam no tempo por acção do Homem. Como afirma Marc Bloch, “*O bom historiador, esse, assemelha-se ao monstro da lenda. Onde farejar carne humana é que está a sua caça*”.¹⁶⁷

¹⁶⁶ MARROU, Henri – Irénée. (s. d.). Do Conhecimento Histórico. Lisboa. Rei dos Livros.

¹⁶⁷ BLOCH, Marc. (1986). Introdução à História. (5ª ed). Mem-Martins. Publicações Europa-América.

O ritmo das transmutações sociais nos tempos actuais implica que todos tenham a noção clara da sua identidade, que conheça a génese dos objectos patrimoniais de seu meio, sua funcionalidade etc., de modo a estar apto para os defender e os preservar.

Neste particular, o recurso ao passado para compreender o presente é inevitável. Fazendo-o experimentar-se-á uma espécie de revitalização da alma, a certeza de um percurso e reforça os laços da nacionalidade.

O interesse pelas questões da nacionalidade pode ser por outro lado, potencializadora de uma certa inquietação: a necessidade do seu conhecimento profundo e a preocupação em o preservar. É em certa medida, é o que disse (Bloch: 1986) *“a coisa passada é que provoca a frieza e o tédio”*¹⁶⁸

Como conhecer esse passado? É a partir das fontes, restos, vestígios, materiais e imateriais que o historiador reconstitui a história e produz o conhecimento. O questionamento e interpretação dos objectos, aplicando processos científicos específicos e, se necessário, recorrendo a contribuições de ciências auxiliares ou afins, na perspectiva da historiografia dos Anales. A implementação de uma cultura de valorização do património carece necessariamente desta abordagem.

Fazer história, não se resume a um mero narrar de acontecimentos mas é sobretudo investigar, correlacionar factos e as circunstâncias que os despoletam, avaliar e analisar as suas repercussões na sociedade. É isso que determina um processo de conhecimento válido e verdadeiro, capacitando os cidadãos, para compreender os fenómenos sociais.

Conhecer a história dos elementos patrimoniais faculta no cidadão, o desenvolvimento do seu sentido de orientação relativamente à sociedade e a qualidade de relação que estabelece com ela, promove a participação activa na vida social e defesa dos seus elementos representativos e atitude crítica, face as ameaças, objectando eventuais tentativas de descaracterização da identidade.

O fomento de um pensamento crítico e a adopção de uma postura activa contribuem para a cidadania, consciência fundamental, para a defesa e

¹⁶⁸ BLOCH, Marc. Op.Cit.

valorização do património. É importante ajudar os cidadãos a compreender que as instituições, as atitudes e os modelos sociais são o resultado de um processo histórico e cultural. A nossa economia, o nosso sistema político, as nossas crenças, as práticas culturais, as realizações e conquistas são produtos do passado, de eventos, de decisões específicas ou de processos a longo prazo. A formação dessa consciência, implica que se prepare os cidadãos para se comprometerem numa discussão reflectida dos assuntos públicos, de maneira a poderem compreender, como o passado contribui para o presente e que a preservação desse passado é condição determinante, para a manutenção da linha da identidade nacional.

Esta visão é imprescindível, na intenção de poder ajudar as gerações a perceberem o valor das coisas, a dinâmica subjacente aos diferentes momentos históricos da sociedade e os marcos materiais e imateriais desse percurso, que vão ficando como resultado da interacção entre os homens e entre estes e o meio natural.

Não se pode esperar das gerações mais novas atitudes positivas face aos valores da identidade nacional, se não se lhes falar do processo de formação da cultura nacional, do povo, das suas construções, enfim, do conhecimento geral sobre as suas origens e de toda a herança deixada pelos antepassados. A História da Cultura e do Património tem esta função.

Num conceito genérico, por património entende-se todo o legado material e imaterial, natural, construído ou adquirido, deixado pelos antepassados, a uma determinada realidade humana ou comunidade.

Esta herança social constitui o elo de identidade e sentimento de pertença dos membros da mesma comunidade. Ela é determinante na afirmação, na orientação de uma nação e no diálogo que esta estabelece com outras nações. O património é um testemunho, porque é algo a partir do qual, se pode desenvolver uma narrativa. Como já se disse, é a partir das questões que o colocamos que reconstruímos a história e a vida de um povo.

Daí a pertinência da sua valorização, conservação e divulgação. Por isso, na abordagem do património é importante, o envolvimento da população, pela via da informação e formação. Os principais interessados e usufruidores do património são sem dúvidas a população residente, de modo que qualquer acção deve ter em conta o seu sentimento, seus interesses e anseios. Exorta a

Declaração de Amsterdam que qualquer acção de preservação do património, deve “ (...) *permitir à população o participar na elaboração dos programas, convém facultar-lhe os elementos de apreciação da situação de uma parte, explicando-lhe o valor histórico e arquitectónico dos edifícios a conservar (...)*”¹⁶⁹

Não há amanhã sem ontem. Isso quer dizer que perante uma sociedade em constante mutação, a abordagem da matéria relacionada com o património torna-se inevitável, fundamentalmente junto da geração mais nova, no sentido de a ajudar, a encontrar o fio que lhe permita rever e encontrar a sua identidade no passado e assim poder entender os processos sociais e integrar-se neles.

A propósito, afirma Daniel Pereira (2009) que “*O conhecimento desse passado, a revelação do seu conteúdo histórico através dos seus marcos cronológicos, representa, para o homem cabo-verdiano, e, sobretudo, para a juventude, a condição necessária para a tomada de consciência do processo da sua evolução, no tempo e no espaço, situando-o simultaneamente, como sujeito, no centro desse mesmo processo.*”¹⁷⁰

Na era da globalização marcada pela facilidade de circulação de informação através das Novas Tecnologias de Informação e Comunicação, a rapidez de circulação de pessoas de uma fronteira para a outra, graças aos progressos nos meios de transporte resultam num maior conhecimento do mundo, numa interactividade de povos e civilizações. A interculturalidade e a miscigenação constituem fenómenos incontornáveis nos tempos actuais.

Este facto é por um lado salutar, constituindo factor de riqueza da humanidade mas pode revelar-se perigoso para algumas sociedades, no tocante à preservação dos traços autóctones, principalmente, nas camadas menos consciencializadas do valor que a cultura tradicional representa. A aculturação, o desenraizamento das gerações mais jovens das suas origens e perda de valores são ameaças que não se pode escamotear nessas situações.

Essa realidade impõe às estruturas de decisão, à escola, à família, aos agentes culturais e outros, responsabilidades acrescidas, no sentido de imprimir vida e

¹⁶⁹ Declaração de Amsterdam, Tradução de Egídio Guimarães, do artigo Declaration of Amsterdam, «Architecture d’Aujourd’hui», Paris, 183, Jan. – Fev. 1976. p. 186.

¹⁷⁰ PEREIRA, Daniel. (2009). Marcos Cronológicos da Cidade Velha. (2ª ed.). Praia. Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro.

dinamismo à Cultura e aos valores da identidade nacional, propondo aos mais novos, desafios dentro da matéria, motivando-os para a sua vivência, integrando-os numa política de defesa e promoção cultural coerente, através da sua participação em actividades socioculturais e vivenciando traços essenciais da cultura tradicional.

Independentemente da capacidade mobilizadora que outras instâncias possam demonstrar, a escola é sem dúvidas aquela que maior responsabilidade e protagonismo tem neste âmbito. Os curricula escolares devem reflectir esta preocupação. Os conteúdos a leccionar devem privilegiar aspectos que despoletem e reforcem atitudes de valorização e preservação da cultura nacional e todos os elementos que a enformam. Os alunos devem ser vectores de promoção cultural através do seu envolvimento em programas e campanhas de sensibilização da comunidade, nos aspectos relacionados com a preservação do património cultural. Só assim a escola estará a desempenhar uma das vertentes da sua importante missão social.

Na questão da protecção de centros históricos urbanos e fazendo uma análise mais generalizada, importa dizer que nestes espaços, a grande preocupação relativamente à sua valorização e conservação foram eleitos pelas autoridades, como principais problemas das cidades nas últimas décadas, especificamente, a partir dos anos 80, na sequência da concentração de grandes massas humanas empurradas pela imigração e que tiveram como resultado imediato, uma acelerada e acentuada degradação gradual nesses lugares históricos.

A ocupação das faixas limítrofes dos centros históricos e o desenvolvimento de actividades económicas diversas, por um lado retiraram protagonismo a esses espaços e por outro, contribuiu de certo modo, por alguma tendência para o seu abandono, afrouxamento no seu dinamismo quotidiano e mesmo alguma degradação.

Essa perda de protagonismo teve como consequência estruturante, o relaxamento das autoridades no tocante aos investimentos públicos e privado, contribuindo desta forma, para o envelhecimento das infra-estruturas. Assim, fomos assistindo a uma degradação progressiva não só do património cultural, mas também da arquitectura contígua a estes centros históricos.

É a tomada de consciência dessa preocupante situação e conscientes da relevância de preservar o valor patrimonial e cultural destas zonas da cidade e,

assim perpetuar a sua existência, que se assiste a campanhas de sensibilização junto das comunidades, desenvolvidas por organismos estatais e da sociedade civil. A grande tarefa é travar e evitar a descaracterização dos lugares históricos, e o património neles projectados.

Essa mobilização tem inspiração nos normativos nacionais e internacionais tais como: a própria Constituição da República, a Lei de Bases que regula as questões culturais, carta de Atenas, a carta de Veneza, a Convenção para a protecção do património mundial, cultural e natural, a carta de Washington na década de 80, a declaração de princípios da sociedade para a preservação do património construído, entre outras cartas e recomendações inseridas na mesma temática, que até hoje, servem de base e funcionam como escudo, na defesa do património. Estes normativos são referências importantes para as legislações e decisões nacionais no tocante às intervenções no património. Os Estados que ratificam os acordos internacionais obrigam-se a praticar uma política patrimonial vinculada aos princípios definidos nessas cartas.

É preciso ter-se em conta que os centros históricos são entidades vivas que aglutinam no seu seio, pessoas de várias origens, com ambições e projectos de vida diferentes. São uma espécie de coração de uma cidade, e *“testemunhos vivos de épocas passadas”* (Salgueiro, 1992)¹⁷¹. Como disse alguém são o palco onde se narra a história de cada um dos habitantes que ao longo da vida a herdaram, construíram e modificaram.

Por isso, as metas a que cada um se propõe atingir, devem resultar no global, em factores de progresso do espaço e da sua massa humana. Mas isso, só é efectivamente assim, se os comportamentos e atitudes individuais se convergirem para o sentido dos interesses da colectividade. O individualismo não pode ter protagonismo, agindo isoladamente e em detrimento da vontade da comunidade. Eis aqui o grande desafio que se coloca aos cidadãos, particularmente, os que interagem nos sítios e lugares históricos.

É neste jogo de interesses que a definição de uma política de preservação e intervenção patrimonial, em vigor no Estado tem toda a sua pertinência,

¹⁷¹ SALGUEIRO, Teresa. (1992). A cidade em Portugal: Uma geografia Urbana. Porto, Edições Afrontamento.

enquanto mecanismo regulador das vontades e pressões individuais, dado que a história de um povo constitui a melhor herança de todas as heranças.

Deriva dessa história, o sentimento de pertença, de identidade, de afectividade, de especificidade, que despoletam atitudes de patriotismo, respeito pelos símbolos nacionais, união e coesão social. Isso tudo funciona como alavanca para o progresso e desenvolvimento que beneficia toda a colectividade.

É preciso ver que um património bem cuidado e posto à disposição da sociedade, dentro de numa política coerente de exploração, resulta em grandes benefícios para toda a comunidade.

Será que as ruínas da cidade da Ribeira Grande de Santiago e toda a história enterrada nessa parcela do país, se for trabalhada e posta ao serviço da humanidade, não funciona como alavanca de desenvolvimento local e de melhoria da qualidade de vida da sua população? É claro que sim, bastando que para tal, se desenvolva um trabalho sério, de investigação e divulgação, integrado num projecto colectivo, ou seja, em estreita ligação com a comunidade. Quantos não poderão desenvolver meios próprios de sobrevivência, a partir de projectos de exploração de actividades complementares ao turismo, nomeadamente, restauração, prestação de serviços, artes plásticas, etc., num sítio histórico como Cidade Velha, ou orla marítima do Porto Grande, Tarrafal de Santiago, entre outros?

Uma política cultural coerente é indubitavelmente, um importante vector de desenvolvimento de qualquer sociedade.

É importante ter-se em conta que o património é criado, desenvolve-se e é apropriado dentro de um determinado contexto, porque ele é acima de tudo, uma realidade sociológica. Quando se pensa no património deve-se pensá-lo nesta representação social e no valor intrínseco que conserva. Os objectos que nos rodeiam e que passam a património são apropriados pela sociedade de maneira diferente. Quando perdem a função prática, desaparecem, ou se transformam num símbolo de determinada época. O bem continua a valer, agora numa perspectiva simbólica.

A preservação patrimonial é uma matéria complexa que mexe com um conjunto de aspectos sociais, nem sempre fáceis de conciliar, sobretudo, quando se trata de realidades humanas, cuja maior parte da população ainda não tem consciência do valor e da necessidade dessa preservação.

A ilusão do novo ou do moderno faz certas pessoas olharem para coisas do tempo antigo, com uma atitude desprezível, depreciativo e extravagante, precisamente porque o comum do cidadão, pelo menos na sociedade cabo-verdiana, não vê ou não reconhece o valor simbólico dos objectos. Se o bem não se traduz em valor material ou monetário imediato, não vale a pena o conservar. Infelizmente, para determinados sectores da sociedade, a memória colectiva e o simbolismo não valem nada, diante do dinheiro. Isso é sobremaneira, uma questão de Educação.

A ignorância relativamente a outros valores que um simples muro antigo conserva, pode determinar que de ânimo leve, se decide botá-lo a baixo, porque é preciso construir nesse espaço, uma habitação ou outra coisa qualquer. É isso que sucede em muitos casos em Cabo Verde nos últimos tempos. Esta situação decorre de uma carência evidente de especialistas na matéria da conservação do património nos serviços centrais do Estado e nas autarquias. Seria benéfico que os órgãos decisores pudessem *“dispor de urbanistas, arquitectos, técnicos e operários especializados necessários à preparação de programas de conservação (...)”*¹⁷² Só assim se poderá evitar determinadas atrocidades que se cometem nos centros e lugares históricos das vilas e cidades, provocando a sua descaracterização.

Por isso, reafirma-se que em matéria de valorização patrimonial é preciso privilegiar a formação e consciencialização da sociedade civil, através de acções técnicas e pedagógicas de agentes e especialistas na disciplina de salvaguarda do património histórico.

Como afirma João Lopes Filho, *“A defesa do património é um imperativo inadiável perante as incúrias ou negligências que, em todos os lados, se repetem afectando valores inestimáveis que permanecem em risco de degradação ou de extravio para o estrangeiro. E não será fundamental apenas fazer-se ‘levantamentos’, inventariar e restaurar peças artísticas e/ou documentais, mas formar pessoal habilitado para a prossecução dessas tarefas e, ainda, para exercer funções no domínio da animação cultural, que é um dos*

¹⁷² Declaração de Amsterdam, Tradução de Egídio Guimarães, do artigo Declaration of Amsterdam, «Architecture d’Aujourd’hui», Paris, 183, Jan. – Fev. 1976, p. 186.

*agentes básicos da missão pedagógica e cívica a levar a efeito em todo o País.*¹⁷³

Em nome da modernização, a economia de mercado tem revelado uma ameaça constante aos centros históricos nacionais, resultando numa tentativa de adulteração da fisionomia e harmonia estrutural das urbes, pela ocupação e destruição de relevantes espaços e símbolos da cidade.

Em Mindelo, actualmente regista-se esta tentação, particularmente, na antiga zona onde nasceu o burgo na segunda metade no século XIX, com a construção de modernos edifícios e reconstrução de outros, não respeitando o traçado original, nem deixando qualquer marca da sua funcionalidade prática no passado.

Casos concretos são a recente reconstrução da ponte-cais da Alfândega, que nada tem que ver com o construído em 1929 e um moderno centro comercial de capital privado designado “Ponte d’ Água” que se levantou na zona da contígua à referida ponte-cais, justamente sobre o primeiro cais da Alfândega, completamente descontextualizada da memória colectiva desse perímetro. Nessas intervenções não se deixou nenhuma marca do passado desse espaço e desses patrimónios. Isso é uma agressão à memória colectiva da cidade. Urge insurgir-se contra essas atrocidades, em defesa da salvaguarda do património histórico e da identidade local.

É evidente que a sociedade não pára, ela é dinâmica. Esse dinamismo e as constantes demandas dos tempos novos implicam alterações na estrutura física da urbe, porque o progresso assim o exige. No entanto, a história nunca deve ser apagada, pois nela reside a base da sobrevivência cultural do povo e o património arquitectural é um dos baluartes da cultura. O progresso da sociedade nunca deve se realizar sacrificando a história e os elementos da memória colectiva, porque neles residem as referências para as gerações mais novas. Impõe-se dizer que os objectos patrimoniais, mesmo obsoletos e decadentes não são inocentes, porque estão repletos de valor, bastando que se tenha olhos e sensibilidade para o descodificar.

Por isso e para tal, torna-se imperioso instituir uma cultura da preservação patrimonial através de um trabalho educativo, bem articulado e complexo,

¹⁷³ FILHO, João Lopes. (1985). Defesa do Património Sócio-Cultural de Cabo Verde. Lisboa. Biblioteca Ulmeiro Nº 18.

envolvendo múltiplos actores, numa união de esforços e acções. Uma das primeiras instâncias a considerar é a comunidade e sua consciencialização. Nesta ordem de ideias, João Lopes Filho (1985) afirma que *“Face à escassez de bases técnico-financeiras que o País enfrenta, para ocorrer à sua valorização salientaremos o papel que o público (devidamente sensibilizado através de grupos e associações locais) poderá desempenhar no capítulo da preservação dessa herança comum.”*¹⁷⁴.

Associada a esta medida, salienta-se outras complementares tais como, a capacitação dos recursos humanos, efectivo funcionamento das instituições do Estado, criação e aplicação da legislação, operacionalizar a fiscalização, etc., de forma a defender o património, como defende Lopes Filho *“...é dever do mesmo Estado criar condições para a defesa do Património do País”. (...) há a necessidade de elaborar leis gerais e respectivos complementos com vista à defesa do património histórico, artístico ou simplesmente paisagístico, para actuar contra a ‘fúria’ da construção civil em certos casos e circunstâncias”*.¹⁷⁵

Esta perspectiva integra igualmente, a preocupação no tocante à expansão da cidade. Alerta Lopes Filho que o *“crescimento anacrónico e à irracionalidade da expansão da malha urbana, importa orientar o seu desenvolvimento segundo um planeamento que vise a preservação dos aglomerados históricos, o rigoroso respeito pelos monumentos e espaços envolventes, pelo tecido urbano resultante de várias épocas (...)”*¹⁷⁶

Um determinante expediente no sentido da salvaguarda e que felizmente tem sido desenvolvido pelo Instituto de Investigação do Património Cultural – IIPC é a inventariação e classificação do património monumental dos centros históricos e vilas do país. O de Mindelo já foi contemplado, estando classificadas, quase todas as edificações privilegiadas neste estudo, o que para já é motivo de regozijo. No entanto, agora é necessário na perspectiva de conservação e divulgação que se dê a conhecer a história de cada um, garantir vida aos monumentos por via da sua reutilização e integração numa nova conjuntura, promoção da animação cultural, ou ocupando-os com actividades e funções nobres, como bibliotecas, salas de estudo, museus, lares, etc.

¹⁷⁴ FILHO, João Lopes. (1985). Defesa do Património Sócio-Cultural de Cabo Verde. Lisboa. Biblioteca Ulmeiro Nº 18.

¹⁷⁵ Idem, Ibidem.

¹⁷⁶ Idem, ibidem.

Por outro lado, parece útil e conveniente, o estabelecimento de mecanismos de diálogo e partilha entre o IIPC e outras instituições da sociedade civil, ONGs, associações vocacionadas, de modo a gerar e ampliar uma rede de defensores do património em Cabo Verde.

Assim agindo perpetua-se vida ao monumento que pode desta maneira, falar por si, como afirma João Lopes Filho, é necessário “*‘pôr o monumento a falar’, porque não basta ‘só recuperar pedras’, sem que, posteriormente, esse espaço não desempenhe um papel cultural, ou seja alvo da animação*”.¹⁷⁷

Por outro lado, é importante não se descurar a vertente económico-financeira, as despesas de manutenção que qualquer construção civil requer. À partida, a reutilização pode garantir esses recursos, tornando o monumento auto-sustentado. “*Um monumento rentabilizado deixará se der um valor que tende para zero e voltará a entrar, por reciclagem no jogo económico, aumentando o capital activo da riqueza nacional*”.¹⁷⁸

É esta a perspectiva que deve sustentar uma proposta de salvaguarda e valorização do Centro Histórico do Mindelo, um importante recurso de valor histórico, cultural e turístico para Cabo Verde, um potencial latente de enorme grandeza que justifica toda a atenção no capítulo da conservação e reutilização.

A condição determinante reside na definição de acções coerentes, integradas em políticas de valorização da cultura e do património cultural, particularmente o edificado, com sustentabilidade, traduzindo-se em alavanca de desenvolvimento económico e cultural da sociedade. Como diz Luís Mota Figueira¹⁷⁹, “*A cultura não pode ser vista como uma questão romântica. A sua sobrevivência e promoção exigem pragmatismo, expondo as autoridades e sociedade civil organizada, a compromissos inadiáveis*”.

¹⁷⁷ FILHO, João Lopes. Op. Cit.

¹⁷⁸ Idem, ibidem.

¹⁷⁹ Professor Doutor do Instituto Politécnico de Tomar, Portugal. Leccionou no Curso de Mestrado Património e Desenvolvimento, o módulo Gestão Integrada do Património.

1.2. A necessidade de restauro, conservação e reabilitação de espaços urbanos mais antigos da cidade do Mindelo.

Tudo quanto seja construído e utilizado está sujeito a desgaste e degradação. Esse processo pode ter ritmos diferentes e varia conforme casos, natureza dos factores que interagem com o elemento construído e o nível de preservação dispensado.

O espaço urbano e todo o seu mobiliário arquitectónico se submetem a esta vicissitude. Para contrariar tal situação garantindo a perenização dos traços representativos da identidade histórico-cultural de uma localidade, os Estados e outros organismos da sociedade civil, implementam programas de intervenção, consubstanciados em restauros e reabilitação de espaços urbanos.

Trata-se de uma forma de capacitar a cidade, particularmente nas suas áreas degradadas, para a conservação da sua vitalidade social, económica e histórico-cultural.

No entanto, no que toca a esta problemática, antes de especificar casos concretos de Mindelo, objecto deste estudo, convém considerar alguns aspectos que envolvem esta matéria.

Uma questão determinante e de âmbito mais social, centra-se na consciência ou relevância que a colectividade tem relativamente ao elemento patrimonial na sua vida. A comunidade deve reconhecer que o monumento representa parte da sua história, saber que a sua construção ocorreu num dado momento da evolução do sítio e que surgiu como resposta a uma necessidade específica da população, para desempenhar uma função prática, simbólica ou estética. É esta a demanda subjacente à emergência dos edifícios, monumentos, estátuas, modelos, estilos de pavimentação, etc.

Essa noção é fundamental para a lógica que suporta a conservação patrimonial e permite os elementos da comunidade se apropriarem da obra, estabelecendo com ela relação de empatia, de cumplicidade, de identidade, etc., e é isso que estimula o prazer de o ver conservado. Ninguém pode nutrir amor por algo que lhe seja desconhecido; logo não o valoriza e muito menos o conserva.

Deste princípio ressalta a importância das gerações serem informadas sobre a origem e história dos monumentos históricos do seu local. Esta é a grande responsabilidade da sociedade e suas entidades, desde a escola, a família,

organismos estatais e privados ligados à cultura. Só assim, se pode efectivamente, criar condições para uma sociedade que valorize de facto o património construído.

A outra vertente está mais relacionada com a função e responsabilidade das entidades vocacionadas para a defesa e valorização do património. Neste particular uma pergunta se impõe: O que é indispensável fazer no sentido da conservação do património ou como diz (Portas 2003)¹⁸⁰, o que é importante “*fazer pelo património urbano*”, na perspectiva da sua utilidade social? Tudo depende da qualidade da política de valorização do património que se define para o sítio e da vontade e determinação expressas no sentido da sua concretização.

Neste particular, há três questões a serem consideradas (Marluci Menezes, 2008):¹⁸¹

A ideia de intervenção no património, outrora associada à protecção de edifícios isolados, passou a ser considerada do ponto de vista de tecidos urbanos mais extensos; a importância que adquire a perspectiva de (re) adequação desse património – em termos de usos, necessidades e imagens; a integração das dimensões sociais, para além das físicas, nos processos de intervenção.

Na perspectiva do autor, estas advertências visam a complexidade que envolve a matéria, particularmente na conciliação do binómio desenvolvimento sociocultural e conservação.

Realça-se que no mundo desenvolvido onde existe uma maior consciência cívica relativamente às questões patrimoniais, foi nos finais da década de 60 do século XX que a intervenção no património passou a considerar-se um dado económico e cultural, em defesa de aspectos como, a estrutura e forma da cidade, os seus bairros e centros, os seus edifícios, ruas ou quintais e toda a

¹⁸⁰ PORTAS, Nuno. (2003). Actas do 3º ENCORE – Encontro sobre Conservação e Reabilitação de Edifícios. Vol. 1. Lisboa: LNEC.

¹⁸¹ MARLUCI, Menezes, ENTRE O DESENVOLVIMENTO SOCIOCULTURAL E A CONSERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO URBANO – Acesso em 26 de Outubro de 2010. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/70.htm>.

envolvência social, com “a trama de relações sociais e de actividades que aquelas estruturas físicas suportam e reflectem” (Portas, 1985)¹⁸².

Desde essa altura que a noção de património arquitectónico estendeu-se em termos de abrangência, desamarrando-se da perspectiva reducionista que património só tinha a ver com elementos monumentais, desprezando outros aspectos do tecido urbano, a própria realidade humana, a vertente imaterial envolvente e a relação desta com as estruturas físicas.

Esta revolução conceptual aliada à mudança de atitude da sociedade no tocante ao relacionamento com o património, particularmente nos centros históricos impulsionou um melhor diálogo e trabalho mais profícuo nas dimensões físicas e socioculturais dos contextos de intervenção.

Todas as intervenções no património objectivando a sua reutilização passaram a ser desenvolvidos respeitando os critérios de funcionalidade, usos/utilidade prática, necessidades e simbolismo, ou seja, a imagem do monumento.

Esta mudança de paradigma permitiu uma revitalização e reinvenção do elemento patrimonial e de todo o seu contexto, envolvendo as dimensões socioeconómicas e culturais, conferindo ao espaço, uma outra perspectiva de desenvolvimento, tendo como alavanca, a exploração da história local posta ao serviço da comunidade e do mundo, sobretudo como produto turístico e cultural.

É importante ter-se em conta que o património é um veículo de afirmação da identidade e deve ser regida numa combinação de estratégias e acções. Num mundo globalizado onde os elementos do património nacional são também pertença do mundo internacional, a estratégia de exploração deve ser montada respeitando essa diversidade de consumidores. O monumento tem um efeito agregador e pode tornar-se num ícone muito forte na mobilização de consumidores, quando suficientemente explorado.

¹⁸² PORTAS, Nuno. (1985). Notas sobre a Intervenção na Cidade Existente. *Sociedade e Território*. Ano 1, n.º 2, p. 8 -13.

Neste contexto, um dos grandes desafios ou dilemas de muitos responsáveis governamentais e autárquicos com relação ao património está no saber gerir o espaço urbano, particularmente, conciliar os lugares considerados históricos e seus elementos representativos, com os desafios da modernização. O ser capaz de proporcionar a renovação e modernização do espaço urbano e ao mesmo tempo, preservar a história.

A intervenção no espaço patrimonial é potencializadora de conflitos. Por um lado, o crescimento e o desenvolvimento urbano, de forma a responder as necessidades e desafios da modernização, a instalação de uma nova dinâmica transformadora do espaço físico, capaz de gerar riqueza, a edificação em novos espaços, uma certa revolução ou re-adequação na linha arquitectónica, com inovações e intervenções proporcionadas pelas novas tecnologias que poderão contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos seus habitantes, etc. Por outro lado, a necessidade da preservação das características autóctones e toda a memória colectiva subjacente, num contexto social, económico e político completamente diferente daquele em que o património foi erigido. Eis um dilema para quem tem poder decisor.

Em qualquer caso, esta situação exige controlo, capacidade de conciliar uma coisa e outra, requer uma boa dose de racionalidade, saber agir e estabelecer limites. Esse controlo tem por objectivo, salvaguardar a sobrevivência histórica da cidade que se traduz, na conservação dos elementos primitivos das construções urbanas e outros elementos naturais que configuram e determinam o centro histórico.

É imperioso ter-se sempre presente que este espaço funciona como um quadro referencial, um factor de diferença entre o antigo e o moderno, catalisando o interesse e apreço de todos.

Aliás, arrisca-se a dizer que é dessa relação dicotómica entre o velho e o novo que os conjuntos arquitectónicos modernos sobressaem em termos de traçado e isso, pode ser um valor acrescentado à cidade. Pode-se mesmo inferir que as construções de caracteres históricos conferem valor às modernas edificações, não só pela imponência, linha arquitectónica dos primeiros, mas sobretudo pela

memória colectiva que o espaço envolvente conserva. A história enterrada nesse espaço faz toda a diferença.

Não há nenhuma cidade, por mais moderna e imponente que sejam as suas construções, que possa sobreviver, se do outro lado da esquina, não existirem elementos antigos que o serviram de suporte histórico e de linha orientadora. No processo de desenvolvimento e crescimento do espaço urbano, seria pretensioso dizer-se que tudo é absolutamente original. Do mesmo modo é quase impossível falar-se em rupturas radicais nos estilos e estruturação do tecido urbano. É na dimensão e cumplicidade entre o existente e o moderno que reside e se perpetua a memória colectiva.

Adulterar as características originais dos elementos arquitectónicos referencias de uma cidade constitui o rompimento do cordão umbilical dos cidadãos, com a sua própria cidade e identidade. A história nunca se apaga. Por mais abominável que seja, ela tem um valor intrínseco, porque é sempre história. Neste contexto, as construções, os objectos, os monumentos, etc., falam por si. São fontes de informação que devem ser preservadas. Reside neste ponto, a importância da conservação dos edifícios patrimoniais.

Esta conservação permite uma espécie de diálogo de épocas e ajuda os cidadãos a se identificarem e a definirem as suas relações com o seu espaço físico, ou seja, com a própria cidade e seus símbolos.

Um dos grandes propósitos da cidadania moderna é promover nos cidadãos, a consciência da importância de salvaguarda da memória colectiva, funcionando assim, como um escudo contra qualquer tentativa de agressão aos elementos identitários.

Porém esta é uma atitude que só é possível, se houver trabalho educativo junto da sociedade no sentido de instruir, sensibilizar, envolver cada cidadão fazendo-o rever a sua pessoa, a sua identidade, a sua história pessoal em cada um dos monumentos que caracterizam o centro histórico da sua urbe, desenvolver um sentimento de estima, colocando o interesse colectivo, acima dos pessoais.

É esta atitude aliada à definição e implementação de um quadro normativo que passa pelo código de postura municipal, leis que definem os princípios de intervenção e os normativos internacionais reconhecidos que se pode efectivamente, garantir a defesa do património histórico e todo o tecido urbano

dos centros históricos. Alerta a Declaração de Amesterdão, no tocante à conservação integrada ser necessário *“que se elabore uma legislação que submeta as novas construções a certas restrições no tocante aos volumes (altura e coeficiente de utilização dos solos) e que favoreça uma inserção harmoniosa.”*¹⁸³

A forma mais racional de preservar e valorizar um património é conferir-lhe vida através da sua reutilização, com actividades de utilidade pública.

Esta iniciativa pode partir quer do sector público, quer do privado. O importante é que as propostas de reutilização se façam com actividades dignas da memória colectiva que o património representa.

No caso concreto de Mindelo, importa dizer que o burgo evoluiu como uma cidade-porto, por isso, boa parte do património edificado do centro histórico está, num sentido ou noutro, ligada à actividade portuário-mercantil. De entre eles se destacam os elementos contemplados neste estudo e sobre os quais, se pretende lançar neste ponto, um olhar breve, no tocante à necessidade de seu restauro, conservação e reabilitação.

Um aspecto muito positivo que ressalta logo à partida é que quase todos os elementos considerados neste estudo estão num estado de conservação aceitável e em efectividade de funções, alguns exercendo tarefa original, outros readaptados a outras missões.

Citam-se por exemplo, os casos da antiga Alfândega, reutilizada como Centro Cultural do Mindelo; o primeiro quartel militar da ilha, há muitas décadas reconfigurada como espaço ligado ao ensino (Liceu Gil Eanes, mais tarde Escola Secundária Jorge Barbosa e hoje Universidade Pública de Cabo Verde), as instalações das companhias carvoeiras reutilizadas como casas comerciais ou instalações empresariais, tal é o caso dos actuais estabelecimentos da Enacol.

Há porém três casos excepcionais que talvez mereçam considerações mais aprofundadas, o Fortim D’El Rei, neste momento em demolição para obras de

¹⁸³ Declaração de Amesterdão, Declaração de Amsterdam, Tradução de Egídio Guimarães, do artigo Declaration of Amsterdam, «Architecture d’Aujourd’hui». Paris, 183, Jan. – Fev. 1976. p. 188.

readaptação, a Capitania – réplica da Torre de Belém, e as antigas estruturas de acostamento das companhias carvoeiras, estes praticamente inexistentes.

No tocante às antigas estruturas de acostamento pertencentes às carvoeiras, há muitos anos que se sucumbiram pela velhice. A queda do negócio do carvão ditou a perda de importância dessas construções.

Tornaram-se praticamente inúteis face aos novos tempos e processos de trabalho no porto, no tocante às formas de reabastecimento de combustível das embarcações, pelo que seus detentores nunca se preocuparam em beneficiá-los. Por outro lado, mudanças políticas e económicas do país, com o fim do regime colonial, independência do arquipélago, a nacionalização dos bens patrimoniais e a ausência de um plano de recuperação ou reutilização desses imóveis, integrada numa política cultural de preservação patrimonial são os factores que concorreram para o seu desaparecimento.

Há no entanto, dois casos de sobrevivência de estruturas desse tempo e que por terem sido beneficiadas ou reabilitadas, se mantêm em utilização e merecem destaque.

O primeiro se refere a uma das antigas pontes da Millers & Cory que a partir de 1919, portanto num tempo mais recente, passou a servir de base logística, no abastecimento de óleos e combustíveis e hoje, está integrada no património da empresa nacional de combustíveis Enacol que a utiliza como base logística dos seus batelões.

A outra é a ponte-cais da antiga Wilson. Esta também terá sido reabilitada nalgum momento, com a introdução de betão e foi reutilizada até finais da década de oitenta do séc. XX, como estrutura de acostamento, anexa aos estaleiros navais da Wilson e depois ONAVE, para a reparação de pequenas embarcações, sobretudo os veleiros que ligavam as ilhas nos tempos anteriores à náutica moderna a vapor.

Ainda antes da construção dos estaleiros navais da Cabnave, a frequência dos navios de pau e alguns de ferro de pequena dimensão, tal como os barcos cisterna da companhia Ferro “Tarrafal e Porto Grande” era bastante considerável.

Actualmente o cais é praticamente uma amarra de pequenas embarcações abandonadas e sem condições de navegabilidade, apresentando índices de degradação na sua estrutura física, pelo que merece uma intervenção de

reabilitação, integrada num projecto de reutilização, como forma de preservar a sua memória. Sabe-se no entanto, que agora se discute um projecto de sua readaptação, como estrutura de apoio, inteirado nas Marinas do Porto Grande. As outras pontes-cais completamente destruídas, talvez só um trabalho interdisciplinar de arqueologia marinha e arquitectura aquática, possa proceder ao seu levantamento, e através de imagens ou da sua reconstituição em miniaturas, permitir ao grande público o seu conhecimento. Numa altura em que se ministram cursos nessas áreas, nas Universidades instaladas na ilha, talvez fosse boa ideia, desafiar os estudantes a desenvolverem projectos de investigação nesse campo. Com certeza, seria um grande contributo para o conhecimento desse património relacionado com o Porto Grande.

Outro caso digno de realce é o Fortim D'El Rei. Muito se tem falado em projectos de recuperação e reabilitação do monumento para fins turísticos. Desde a década de 60 do séc. XX que se fala nessa readaptação. No entanto, nada de concreto se tem conseguido.

Trata-se do edifício mais antigo da cidade, que durante a sua vitalidade desempenhou muitas funções. Há muitos anos está praticamente votado ao abandono, constituindo um perigo social, por um lado, dado o seu elevado estado de degradação e por outro, pelo facto de ser utilizado como refúgio de marginais. Durante algum tempo, parte dessa estrutura foi ocupada por uma família que aí fez seu lar.

O Fortim localiza-se num lugar estratégico, um miradouro com privilegiada vista panorâmica da baía do Porto Grande, boa parte de Mindelo e seus arredores. Ponto turístico de excelência e utilizado pelas companhias dessa área nos passeios aos estrangeiros que demandam Mindelo, na busca de novas paisagens e emoções.

Recentemente, uma empresa estrangeira do sector imobiliário adquiriu o monumento e projecta-se um grande e moderníssimo empreendimento turístico no local perspectivando a sua reutilização.

Face a casos anteriores de intervenção no património, como foi o da ponte cais da alfândega, algumas questões se impõe. Será que essa reutilização terá em conta todo o passado histórico do edifício? A memória colectiva e o traçado arquitectónico serão preservados? Salvaguardar-se-á à população anónima, a

possibilidade do livre acesso a este singular ponto de vista da cidade? O futuro dirá.

A sociedade civil organizada e com consciência do valor histórico dos elementos que conservam a memória colectiva deve ter voz activa nesses processos e as autoridades decisoras não devem em caso algum, decretar em absoluto uso do poder, sobre o futuro das construções urbanas que fazem parte da vida de todos os cidadãos.

Por fim, a antiga Capitania. Desde que os serviços foram transferidos para as estruturas do antigo Comando Naval na Avenida Marginal, hoje Instituto Marítimo Portuário que o edifício caiu numa vacatura perigosa, tendo em conta o contexto social em que está inserido.

De imponência e traçado arquitectónico exuberante, reproduzindo fielmente a sua fonte de inspiração, a Torre de Belém de Lisboa, o monumento esteve em profunda decadência e inutilizado por várias décadas. Recentemente, um projecto de reabilitação enquadrado nas comemorações dos 550º anos da Descoberta de Cabo Verde e dos 35 anos da independência Nacional permitiu o restauro da Capitania Velha. Trata-se de um caso de sucesso e o monumento encontra-se completamente restituído na sua estrutura física original e aguardando-se agora uma reutilização digna da sua memória colectiva.

1.3. Exemplos de experiências bem sucedidas de restauro, conservação e reabilitação edificações na cidade.

No ponto anterior deixou-se antever algumas referências de experiências bem sucedidas, no tocante ao restauro, conservação e reabilitação de importantes monumentos da cidade do Mindelo. Neste ponto e evitando ser exaustivo vai-se eleger quatro casos a título de exemplificação: A Alfândega Velha, actual Centro Cultural do Mindelo, o Mercado Municipal da Rua de Lisboa, A Capitania (Réplica da Torre de Belém) e a Ponte-Cais da Alfândega, não obstante as críticas feitas no ponto anterior.

Ressalta-se que quase todos os edifícios contemplados neste trabalho têm sido alvo de intervenção de conservação e reabilitação, mantendo-se alguns, a

desempenhar as suas funções originais, pelo que não serão privilegiados neste ponto.

Assim, evitando considerações exaustivas, decidiu-se consciente e responsabilmente dar atenção, a casos concretos de restauro, conservação e reabilitação, utilizados para fins diferentes dos originais, ainda que esta decisão possa revelar-se prejudicial, ou resultar numa limitação em relação ao subtítulo. Antes de avançar nas análises, convém realçar que a ideia de reabilitação e restauro de monumentos históricos deve ter sempre em conta e justifica-se, num conjunto de aspectos impregnados nos contextos a intervir. Estes são detentores de recursos de diversa ordem, ainda que nem sempre exteriorizados e perceptíveis, ou por algum motivo inibidos. O seu desuso, a sua inadequação aos novos desafios ou a degradação acentuada, podem estar na origem do seu silenciamento. Mas deve-se sublinhar que isso não passa de um erro perceptivo, uma vez que qualquer património, por mais obsoleto que pareça, é capaz de falar por si mesmo, bastando que se lhe coloquem questões.

Reside neste facto, todo o seu valor intrínseco, razão pela qual, os monumentos devem regularmente, ser alvos de reabilitação, restauro e conservação.

A tarefa de recuperação patrimonial encerra em si, questões muito complexas que envolvem aspectos de natureza demográfica, habitacional, organizacional, funcional, económico, sociocultural, arquitectónico, político, urbanístico e ambiental.

É preciso ter-se em conta que a par da necessária conservação do património urbano e cultural, a reabilitação e restauro têm por propósito fundamental, a melhoria das condições de habitabilidade, a criação e requalificação de equipamentos comunitários, infra-estruturas, instalações e espaços públicos, perspectivando o dinamismo social, económico e cultural dos contextos. Por outras palavras, pretende-se garantir e perpetuar carácter utilitário, contribuindo para o processo de desenvolvimento do sítio, reflectindo ganhos nos diversos domínios da vida social. Citando Valente Pereira (1987), “ (...) *a resolução prioritária das questões que interessam às pessoas a quem a área diz directamente respeito – os seus interesses legítimos, problemas, capacidade, relações sociais e valores próprios, dificuldades de realização do quotidiano,*

*exigências de qualidade e de apropriação dos espaços de vida, necessidade de informação, sociabilidade e de progresso económico – e na aplicação dos seus recursos, iniciativas e capacidades de organização e realização*¹⁸⁴ são os propósitos determinantes da reabilitação urbana.

De nada vale reabilitar, se não há uma aplicabilidade ou utilidade pública relevante destinada ao património. A reabilitação não deve ser um fim em si mesmo. Ela é antes, uma via para potencializar um determinado recurso, dentro de um plano de exploração definido, traduzindo-se em benefícios nos diversos domínios da vida social.

Por outro lado, e enaltecendo a função simbólica do bem patrimonial, a sua (re) invenção deve ser encarada do ponto de vista social, como um meio ou um elo entre as épocas e as gerações. São a garantia de um tempo contínuo através da sua preservação que nos transporta às cidades, memórias, momentos e objectos que, *a priori*, pareciam perdidos num passado longínquo. Eis aqui, algo extraordinário e muito precioso na conservação dos traços antigos do espaço humanizado.

Esta é sem dúvida, uma das tarefas essenciais dos organismos públicos e privados que lidam com esta questão.

A cultura tem-se tornado nos últimos tempos num importante produto económico nas sociedades modernas e um importante veículo de promoção das nações. O grande desenvolvimento tecnológico nomeadamente no campo dos audiovisuais, a internet e as facilidades de circulação e intercomunicação que caracterizam o mundo actual, explorada sobretudo pela actividade turística, a ideia do mundo como uma aldeia global, despoletaram e aceleraram o fenómeno da interculturalidade, pela intensa interactividade entre os povos do mundo, na ânsia de conhecer e partilhar experiências e vivências de outras culturas.

Como afirma Adriano Miranda Lima *“Nenhum turista nos visitará só pelos módulos urbanos que dilataram os limites da cidade. Fá-lo-á, sim, pela*

¹⁸⁴ PEREIRA, Maria da Luz Valente. (1986). Reabilitar o Urbano ou como Restituir a Cidade à Estima Pública. Lisboa. ITE 16: LNEC.

*singularidade histórico-cultural que poderá encontrar na nossa 'morada' (2), porque é onde, em cada construção, em cada rua, em cada pedra, escutará os ecos e rumores do passado e apreenderá alguma coisa da alma do povo visitado".*¹⁸⁵

A atractividade pelo diferente, o reconhecimento do seu valor, o desejo de tocar e sentir as realizações e produções de outros Homens, recontextualizaram e acrescentaram valor à questão cultural, em particular a cultura tradicional e o património cultural, seja ele material ou imaterial.

Esta demanda funciona como um tónico e motiva os organismos nacionais para a valorização, defesa e conservação dos lugares de interesse histórico-cultural, bem como toda a memória colectiva neles impregnados.

É o que sucede em Mindelo, sobretudo após a independência nacional. Nota-se a partir dessa altura, uma intenção do Estado, em promover a cultura, a identidade nacional e todo o património material e imaterial, através do incremento de uma mentalidade e criação de mecanismos legais e institucionais virados para a defesa dos valores da cabo-verdianidade. A própria Constituição da República reflecte essa preocupação, no tocante às tarefas do Estado, *"Promover a salvaguarda e a valorização do património cultural, histórico e arquitectónico"*¹⁸⁶

Mindelo não é efectivamente uma cidade antiga, no sentido clássico do termo. O burgo tem uma história de menos de dois séculos. No entanto, apesar dessa idade bastante jovem, o destino lhe traçou uma aventura fantástica, o de ser uma cidade cosmopolita, no contexto de umas ilhas Hespérides, conforme designação da "Cosmographia Universalis" de Munster, citado por Las Casas,¹⁸⁷ afortunadas na perspectiva de Martin Behaim¹⁸⁸, ou sahelianas para outros mais contemporâneos.

¹⁸⁵ LIMA, Adriano Miranda. in, O património arquitectónico, a cultura e o turismo, vectores de uma visão tridimensional para a cidade de Mindelo. Jornal Liberal Online. Disponível em: <http://liberal.sapo.cv/noticia.asp?idEdicao=64&id=27895&idSeccao=527&Action=noticia>. Acesso em 25 de Março 2010.

¹⁸⁶ Constituição da República de Cabo Verde. 1992. Artigo 78, alínea C).

¹⁸⁷ Disponível em: <http://ruipmartins.tripod.com/hesperid.html>. Acesso em 04 de Novembro de 2010.

Não é relevante esta categorização. O que importa é a sua localização num corredor marítimo de importantes rotas, ligando cidades do mundo estrangeiro, posicionados diametralmente opostos, a partir do seu porto seguro, amplo e de águas tranquilas. Reside neste facto, a epopeia de Mindelo, que o transfigura positivamente na sua estrutura física e social, num lapso temporal.

Em poucas décadas, na orla marítima, sobressaem as primeiras edificações públicas e privadas que agora quase duas centenas de anos volvidos, merecem um olhar crítico no sentido da sua conservação, restauro e reabilitação. Dentro deste universo destaca-se exemplos de experiências bem sucedidas.

Um dos casos de sucesso é o reaproveitamento da antiga Alfândega. Edifício do tempo colonial, construído em meados do século XIX, de estilo clássico pós-pombalino, restaurado nos anos oitenta do século passado, para albergar actividades culturais. O edifício esteve praticamente em abandono durante alguns anos, depois dos serviços aduaneiros terem sido transferidos para as novas instalações no cais acostável do Porto Grande.

Nos meados da década de 80 do séc. XX, os seus quintais foram utilizados esporadicamente para bailes populares, saraus, espaços de ensaios de carnaval, entre outras actividades. Estava-se num momento de alguma incaracterização e indefinição do espaço, embora reconhecendo tendência para reutilização cultural.

Foi no entanto, a partir dos finais dessa década que se decidiu de forma clara, pela sua vinculação à cultura.

Afectado ao Ministério da Cultura, recebeu as primeiras obras de restauro nos finais dos anos 80, para albergar actividades culturais, passando a designar-se Centro Cultural do Mindelo.

Hoje, o espaço é no bem dizer, a grande sala da cultura da cidade, com destaque para as artes cénicas. É este espaço, a grande casa do Festival Internacional de Teatro da Associação Mindelact, reconhecido mundialmente e que todos os anos, trás à cidade actores e grupos teatrais de renome no panorama nacional e internacional.

Para além disso, o Centro Cultural do Mindelo, recebe permanentemente exposições no domínio das artes plásticas, desde a pintura, tecelagem, tinturaria, etc., exposições de fotografias, colóquios, palestras, cinema, lançamentos de obras literárias e outros eventos relacionadas com a cultura.

Todo este rol de actividades confere ao edifício uma vitalidade extraordinária e o faz ser visitado por dezenas de pessoas diariamente. Essa reutilização permite que o monumento conte por si, a sua história a todos quantos o visitam e é disso que o património material precisa, oportunidade para se manter activo. É inequivocamente, um exemplo de sucesso no panorama nacional, no que diz respeito à reutilização patrimonial.

Recentemente foi alvo de mais uma intervenção, sobretudo na sua fachada principal, com a introdução de holofotes que permitem que durante a noite, o edifício transluz a todo o seu esplendor arquitectónico e permite ao visitante, apreender as informações concernentes à sua origem e história, gravados num dos sectores da sua fachada principal.

Fruto dessas reabilitações e actividades, o Centro Cultural do Mindelo apresenta actualmente, um ar bastante saudável.

Outro caso de sucesso digno de realce é o Mercado Municipal na Rua de Lisboa. Apesar de manter a sua função primordial enquanto espaço de comércio de produtos alimentares, com especificidade para hortícolas, e derivados da pecuária, a obra de reabilitação desenvolvida na década de 90 foi um bom exemplo, porque consolidou a estrutura nas suas diversas componentes, alvenaria, madeiramentos e ferragens que apresentavam acentuado nível de desgaste, requalificou o espaço interior, introduzindo melhoramentos significativos a nível do pavimento, nos balcões, nos mobiliários, iluminação eléctrica, saneamento com WCs, apetrechados que garantem aos utentes deste espaço, mais conforto e dignidade, no desenvolvimento das suas tarefas.

Outro aspecto importante foi a rentabilização do espaço, introduzindo outras valências em ofertas comerciais e uma diversidade de serviços. As lojas e serviços administrativos que ocupam os compartimentos nas faixas laterais do primeiro e segundo piso, contribuíram para a valorização do Mercado e aumentar a movimentação humana no edifício.

Para aí, já não vão apenas as pessoas em busca de produtos alimentares, mas também utentes que necessitam dos serviços da Câmara Municipal que tem no segundo piso um departamento, utentes que precisam adquirir produtos do artesanato, músicas, sapatos, vestuário, cabeleireiro, ervas medicinais, restaurantes, bares, etc., são as diversas ocupações do edifício.

O Mercado Municipal da Rua de Lisboa é inequivocamente, um dos lugares públicos no centro da cidade do Mindelo que mais gente recebe diariamente. Um espaço de cidadania, razão pela qual, se pode dizer que está a ser muito bem reutilizado e a população sente-se gratificado por isso. A garantia da sua longevidade por várias gerações parece assegurada.

Além disso, a sua centralidade num dos eixos mais movimentados da urbe, permite-o agregar outras valências itinerantes. Por exemplo é aí que se monta o estúdio da Rádio de Cabo Verde, a emissora pública, quando acontecem eventos dignos de transmissão em directo, para todo o país e para o mundo. Nesta mesma perspectiva, os reportes fotográficos e televisivos também se aproveitam do privilegiado ponto de reportagem que a janela em arco da sua varanda frontal oferece para a movimentada Rua de Lisboa, palco de grandes eventos culturais da cidade.

Em situações de campanhas e mobilização da população para determinados eventos e ocorrências é no seu espaço exterior de frente para a Rua de Lisboa que se montam as estruturas de apoio.

Estes exemplos elucidam outras funções sociais “ocultas” ou de segundo plano que o edifício permite e que denotam a sua relevância na vida da urbe.

Uma terceira referência é a Capitania Velha, a réplica da Torre de Belém, construção que remonta a segunda década do séc. XX, para receber os serviços de fiscalização e controle portuários, um dos monumentos mais emblemáticas do centro histórico do Mindelo.

Após transferência desse serviço para o novel edifício do Comando Naval na Avenida Marginal, na década de sessenta do século passado, a “Torre de Belém” da Rua da Praia, ficaria em estado de abandono, sendo utilizado por pescadores da zona de Praia de Botes, como arrecadação das suas alfaias. Esta situação, aliada à influência do salitre marinho, contribuiu para o seu

acentuando estado de degradação que se registava nos últimos tempos, em toda a sua estrutura e no restante complexo integrante.

Este facto levou os governos Cabo-verdiano e Português a assinarem em 1997, um Protocolo Adicional ao Acordo Cultural na Área do Património Arquitectónico e Recuperação do Património Histórico¹⁸⁹ comprometendo-se ambas as partes, criar um programa de reabilitação do património histórico de Cabo Verde.

Neste pacote estava contemplado a Capitania Velha do Porto Grande que de resto, já fazia parte de um projecto de apoio à recuperação de edifícios, do Programa Integrado de Cooperação para o ano 2001¹⁹⁰ que o governo luso pretendia desenvolver, com alguns beneficiários da ajuda portuguesa.

De acordo com o projecto de reabilitação do edifício, os trabalhos deveriam se processar em duas etapas: a primeira tarefa consignava-se à recuperação e consolidação da estrutura da torre, dado seu elevado estado de degradação, estando mesmo nalguns sectores, em situação de ruína.

Posto isto, a etapa seguinte se encarregava de toda a zona envolvente da torre, nomeadamente os muros exteriores, os telheiros, os motivos e símbolos manuelinos impregnados nas fachadas, etc.

O projecto da obra incluía ainda, a aplicação de inibidores de corrosão e protecção de toda a superfície de betão exterior, dado as influências do salitre e pintura final.

Os trabalhos na capitania iniciaram no último trimestre de 2001 e em cerca de um ano, a recuperação da estrutura central da torre ficava concluída.

No entanto, a partir dessa altura, as obras paralisaram por alguns anos, o que gerou muita ansiedade e indignação nos mindelenses que entusiasticamente, ansiavam ver remodelado, um dos símbolos arquitectónicos mais representativos do burgo.

A investigação não permitiu saber concretamente as razões desse facto, apesar das diligências encetadas para o efeito. As especulações populares não

¹⁸⁹ Diário da República. I Série – A – N.º 228, de 2 de Outubro de 1997. Lisboa.

¹⁹⁰ Diário da República. I Série – B – 300/2000. Resolução do Conselho de Ministros nº 174/2000, de 30 de Dezembro de 2000. Lisboa.

se afiguram seguras nem prudentes, razão pela qual, não são dignas de referência neste ponto.

Todavia nos finais de 2005, sob financiamento do Instituto Português de Ajuda ao Desenvolvimento (IPAD), no valor de 200.000 €, arrancavam finalmente, as obras da 2ª fase, que contemplaram a recuperação dos anexos à torre, o pátio interior de cara voltada para o mar, instalação eléctrica e pintura.

No âmbito do programa de comemoração dos 550º aniversário da descoberta do arquipélago por navegadores portugueses e dos 35 anos da independência de Cabo Verde, os trabalhos de reabilitação conheceram um aceleração e por essa ocasião, procedeu-se finalmente à inauguração do restauro completo da Capitania Velha, por suas excelências o Presidente da República de Cabo Verde, Comandante Pedro Pires e o Presidente da República de Portugal, Doutor Aníbal Cavaco Silva, na manhã do dia 7 de Julho de 2010, cerimónia à qual ocorreu uma significativa população da cidade.

A reabilitação ficou concluída e de momento está sob gestão do Instituto de Investigação e do Património Cultural.

A questão central agora é a reutilização do edifício. Há alguns anos, quando se iniciou a recuperação, falava-se na possibilidade da instalação de um Museu do Mar, de modo a constituir no futuro, um pólo de desenvolvimento cultural de S. Vicente. Outras vozes se levantaram em defesa de um projecto Oceanário do Porto Grande. Qualquer dessas imaginações, sendo ligadas ao mar, se relaciona com a história e memória colectiva que a Capitania conserva.

Para um fim ou outro, o importante é que se decida pela exploração do monumento, num projecto cultural integrado na política de valorização dos bens patrimoniais e da história de Cabo Verde, *“adentro de uma perspectiva global tendo em conta todos os edifícios que têm valor cultural”*,¹⁹¹ no centro histórico da cidade. A reutilização deve passar por actividades que dignifiquem todo o seu legado e permita a população e os interessados, desfrutarem na plenitude, esse ícone da arquitectura colonial no arquipélago, com a sua *“adaptação a uma função útil à sociedade”*¹⁹².

¹⁹¹ Declaração de Amesterdão, Declaração de Amsterdam. Tradução de Egídio Guimarães, do artigo Declaration of Amsterdam, «Architecture d’Aujourd’hui», Paris, 183, Jan. – Fev. 1976. p. 182.

¹⁹² Carta de Veneza de 1964. Artigo 5º. ICOMOS. 1966.

O último elemento patrimonial digno de menção é a Ponte-Cais da Alfândega. Se no concernente aos exemplos anteriores, a reabilitação e recuperação se desenvolveram pacificamente, respeitando as normas nacionais e internacionais de intervenção nos bens patrimoniais, nomeadamente, conservando o traçado arquitectónico e os elementos representativos originais, conforme recomendam os normativos que regulam a intervenção no património construído, já com relação ao Cais da Alfândega, não se pode dizer o mesmo. A ponte-cais da Alfândega foi desde a sua construção, um espaço de utilidade pública. Nos tempos anteriores à construção do cais acostável do Porto Grande era por aí que se processava o movimento de passageiros e mercadorias, que saíam ou entravam na ilha.

A partir dos finais da década de sessenta do séc. XX, o protagonismo da ponte de Alfândega secundarizou-se, enquanto infra-estrutura portuária mas continuou a merecer da população mindelense, procura para fins diversos. Desde amarra de embarcações de recreio, pesca desportiva, trampolim para banhos de mar, com destaque para o tradicional banho de passagem de ano, à meia-noite de 31 de Dezembro, como se fez referência no segundo capítulo. Por tudo isso, se pode inferir que no contexto do Porto Grande e da ilha de S. Vicente, *“o monumento é inseparável da história – da qual é testemunho”*¹⁹³, razão bastante, para se exigir que qualquer intervenção no sentido da sua reabilitação e reutilização, devia conservar a sua linha arquitectónica e os elementos complementares da sua funcionalidade, de modo a não descaracterizar esse passado histórico.

As obras de recuperação se desenvolveram na primeira década do séc. XXI, integradas no moderníssimo projecto turístico “Marinas do Porto Grande”, objectivando a conquista da náutica de recreio que passa por São Vicente.

É um facto que há muito tempo, se reclama por uma infra-estrutura do género, dado a grande procura de iates e navios de recreio, sobretudo nos meses mais frios na Europa, em que turistas procuram os trópicos e paragens mais quentes. Por essa altura, o arquipélago entra na rota dos veleiros e a baía do Porto Grande regista um aspecto exuberante com tantos navios desse tipo. Isso constitui efectivamente, uma oportunidade de explorar essa fonte de

¹⁹³ Carta de Veneza 1964. Artigo 7º. ICOMOS. 1966.

receitas para o Estado de Cabo Verde, a qual não se pode furtar, pelas divisas que faz entrar no erário público.

A observação que se faz aqui não questiona, o projecto Marinas do Porto Grande, nem põe em causa a reutilização, até porque, defende-se que “ (...) os edifícios podem ser utilizados para usos ajustados às necessidades da vida contemporânea.”¹⁹⁴ No entanto, há esse aspecto técnico, ao qual não se pode deixar de criticar e que constitui motivo de indignação, de todos quantos têm sensibilidade ou entendem da matéria; o facto dessa intervenção de reabilitação não ter respeitado o traçado original do cais, nem ter conservado os elementos que o integravam e que constituem símbolo desse património da cidade do Mindelo.

Elementos complementares e que até ao início das obras estavam no cais. Candeeiros, os guindastes, o farolim, os traços arquitectónicos como a escada que descia para o mar, os caminhos-de-ferro entre outros símbolos.

Independentemente da funcionalidade que se pretendia reservar ao cais no contexto da Marina seria um valor acrescentado ao monumento, se efectivamente, se tivesse conservado os aspectos acima referidos.

Uma consideração final e que constitui outro aspecto a lamentar é que o fim a que se deu ao cais, praticamente afastou, ou pelo menos restringiu bastante, a relação do público comum com este lugar da orla marítima da cidade. É preciso ter-se em conta que “*uma política de conservação implica também a integração do património arquitectural na vida social*”¹⁹⁵, mormente em se tratando de um espaço que desde a sua edificação manteve com a população da cidade, uma relação de profunda “intimidade”.

Um aspecto digno de realce é que alguns dos elementos referidos atrás se localizam na principal via do Centro Histórico do Mindelo, toda a extensão da Rua da Praia, sítio que a própria Câmara Municipal tem procurado manter a característica original, através de projectos de conservação e regeneração das fachadas dessa rua, desenvolvidas em parecerias com instituições estrangeiras. **(anexo 7).**

¹⁹⁴ Declaração de Amesterdão, Declaração de Amsterdam. Tradução de Egídio Guimarães, do artigo Declaration of Amsterdam, «Architecture d’Aujourd’hui», Paris, 183, Jan. – Fev. 1976. p. 183.

¹⁹⁵ Idem, ibidem, p. 185.

Outro projecto interessante da edilidade na preservação da memória colectiva da cidade é uma espécie de narração da história da ilha, através de pinturas em azulejos e esculturas murais, retratando cenas do quotidiano antigo de Mindelo, como é o caso do que se pode observar nas paredes das lojas do Centro Comercial da “Praça Estrela”. **(anexo 8).**

1.4. Capitalização do património edificado no processo de desenvolvimento local. A hipótese do turismo.

Já se deixou claro que um património bem conservado e integrado numa estratégia coerente de exploração resulta em ganhos para a sociedade e naturalmente que isso constitui um extraordinário vector de desenvolvimento.

Os elementos representativos da história dos centros urbanos, vilas e povoações, devem ser potencializados no processo do desenvolvimento, quer por via da sua exploração directa, reabilitando-os e pondo-os ao serviço da sociedade, quer pela influência que exercem sobre outras vertentes da organização socioeconómica, reforçando as capacidades locais em termos produtivos.

É praticamente consensual que um património conservado e utilizado gera outras oportunidades e torna mais competitiva uma localidade. No entanto, esta ideia não tem qualquer importância, se ela não passar do campo teórico, para o das acções concretas. Por outras palavras torna-se necessário, investimento sério nos espaços e lugares históricos, procurando sempre manter a identidade e as características locais, combatendo situações de descaracterização patrimonial, de forma a tornar o sítio num produto cultural de valor, funcionando como objecto de comercialização no seu todo (CUNHA, 2009, p. 48).

Por isso, a reabilitação urbana enquanto um conjunto de acções estratégicas de gestão espacial que visa a requalificação das áreas, se afigura determinante, pois as diversas intervenções, se traduzem na valorização das potencialidades socioeconómicas e funcionais dessas áreas para melhorar as condições de vida dos seus habitantes. (BRITTO, 2002, p. 02).

Neste sentido, autores como Zancheti, Lacerda, Marinho (1998, p. 33) defendem que um projecto de reabilitação urbana exige uma estratégia de implantação com várias frentes de actuação e com diferentes mecanismos de

incentivos, investimentos e mecanismos de controlo, para que possa realmente funcionar na plenitude os valores representativos da urbe, nomeadamente o património edificado.

Esta é talvez uma das fraquezas que se pode notar na gestão dos Centro e Sítios Históricos de Cabo Verde. A deficiente articulação entre as diferentes entidades que relacionam directa e indirectamente com a questão cultural, o fraco investimento e a indefinição de uma política clara e coerente de defesa e promoção do património histórico, não têm permitido tirar todo o proveito desta valência no processo do desenvolvimento do país.

É determinante a redefinição das bases económicas que sustentam a vida cidadina, o que equivale dizer que os diversos elementos proporcionadores de riqueza urbana devem ser estimulados, para combater os sintomas sociais resultantes da crise urbana como o desemprego, a fraca produtividade, a degradação da qualidade de vida dos seus habitantes, a preservação do património cultural, etc. Neste contexto, a exploração da história e dos elementos representativos da identidade local pondo-os ao serviço do turismo, pode funcionar como uma importante alavanca de progresso social e factor gerador de riqueza local.

Muitas cidades com história têm se aproveitado do seu potencial turístico como forma de dinamizar a economia e criar novas alternativas de desenvolvimento. É evidente que se reconhece as nocividades sociais da actividade turística em certas circunstâncias, podendo se transformar num elemento susceptível de desestruturar a sociedade e pôr em risco a qualidade do meio ambiente, se não se respeitar os princípios do desenvolvimento sustentável.

No entanto, esses males podem ser perfeitamente controlados, desde que se defina mecanismos para esse efeito, uma vez que o turismo é incontestavelmente, um potencial inovador e difusor da atracção de novas actividades económicas, um factor sociocultural capaz de transformar o território e, conseqüentemente, de implementar uma dinâmica de crescimento e progresso social.

Para tal, o investimento na cultura, nos seus valores representativos e nas actividades deverá estar articulado a políticas sociais, ambientais e de ordenamento do território que visem aumentar a qualidade do ambiente, políticas de investimento em infra-estruturas turísticas e rede de transportes

eficazes, susceptíveis de criar oportunidades de consumo dos produtos culturais e estimuladores da atracção turística, quer interno quer internacional. Cabo Verde é nos últimos tempos, um apetecido destino turístico sobretudo para cidadãos de países da Europa, como Portugal, Espanha, Inglaterra, Alemanha, França, Itália, etc., consumidores do turismo cultural (CUNHA, 2009, p. 50), não se esquecendo a própria diáspora, sobretudo os filhos de cabo-verdianos nascidos no estrangeiro e que não conhecem a terra dos seus pais e suas origens, podendo constituir assim, bons clientes do turismo étnico, em viagens para visitar parentes e amigos. (CUNHA, 2009, p. 50).

É esta a perspectiva que se pretende defender neste trabalho, no concernente à valorização do património edificado do Centro Histórico do Mindelo e todo o seu mobiliário histórico integrado, numa estratégia de divulgação da memória colectiva e a potencialidade histórico-cultural desse espaço, como produto turístico, capaz de imprimir dinâmica no processo do desenvolvimento da localidade.

Mindelo vive sobretudo de actividades da terciarização da economia e neste contexto, o turismo é inequivocamente, um vector económico forte pela capacidade de consumo nos diversos domínios da produção local, desde a gastronomia, a música, a paisagem, os monumentos, os símbolos da nacionalidade, etc.

Neste contexto, toda essa amálgama de produtos culturais podem resultar em valores económicos fundamentais, sobretudo para um país com escassos recursos como Cabo Verde.

A cidade do Mindelo e o Porto Grande conservam um passado marcado pela náutica internacional enquanto porto carvoeiro que contagiou o espaço, quer do ponto de vista do património material, como imaterial. Importantes valores desse tempo vagueiam pela cidade. Estes se traduzem em imponentes edifícios e construções erguidas nos alvares da humanização do espaço e cuja funcionalidade prática, se liga ao comércio de carvão de pedra e actividade marítima geral.

Com o decorrer dos tempos, as inovações tecnológicas fizeram alguns desses elemento se reconverterem, passando a usufruir de uma funcionalidade mais simbólica. Hoje constituem um enorme potencial, em termos de valor

patrimonial e que pelas atracções provocadas pelas glórias do passado, podem ser postos ao serviço do turismo histórico. (CUNHA, 2009, p. 49).

Um importante aspecto que pode contribuir para essa exploração é que o Centro Histórico do Mindelo, se apresenta relativamente conservado, com boa parte dos monumentos reabilitados e em funcionalidade original, enquanto outros foram readaptados para novos usos, sem contudo alterar as partes que são significativas ao seu valor histórico, exceptuando o caso apontado da Ponte-cais da Alfândega.

É importante levar-se em conta que a cidade do Mindelo é um ser histórico (GOITA, 1989, p. 29). Por isso, a conservação do seu mobiliário e da sua memória colectiva conferem-na uma identidade específica. *“Quando uma cidade perdeu a sua própria identidade, ou quando, numa dada situação, se desvaneceu qualquer referência ao seu passado, é porque essa cidade morreu e deu lugar a outra diferente”*¹⁹⁶.

É esta preservação do *“(...) conjunto de costumes e tradições, com os sentimentos e atitudes inerentes aos costumes, e que se transmitem pela tradição”* que garantem vitalidade ao espaço e aos seus habitantes. A cidade *“é um produto de natureza, e em especial da natureza humana”*¹⁹⁷.

Por de trás dessa ideia está uma imensa riqueza cultural, sobretudo da categoria do património imaterial que deverá ser explorada, partilhada, estudada, consumida, constituindo factor de desenvolvimento.

Centra-se precisamente aqui, a segunda grande valência do Centro Histórico do Mindelo. Um potencial cultural gerado a partir do seu porto, que o abriu ao mundo na alvorada da sua emergência, impregnando no espírito da sua gente, uma postura de vida cidadina, denotada por hábitos, costumes, vivências e práticas de vida, resultantes de uma miscigenação de valores culturais, das várias nações que coabitaram no curto espaço em volta do Porto Grande, nos primeiros momentos da sua ocupação.

Relativamente à cultura imaterial, a sociedade mindelense é de facto, prenhe de *traços culturais* (LIMA, BENITEZ, FILHO, 1991, p. 162), típicos dessas influências, nas diversas manifestações. Por exemplo, a variante do seu crioulo, inclui várias expressões de origem estrangeira, sobretudo inglesa,

¹⁹⁶ GOITA, Fernando. (1989). Breve História do Urbanismo. Lisboa. Editorial Presença.

¹⁹⁷ Idem, ibidem.

como “boys”, “brother”, “toogether”, “camme on”, “all righth” etc., ainda hoje, utilizados no quotidiano da cidade. Inclusive a própria toponímia da urbe tem marcas desse passado. Algumas ruas e espaços conservam ainda, nomes ingleses. São os casos de Rua de Moorgin, na zona do Monte, o Lombo MacLeod, junto ao ex-telégrafo (quarteirões da carvoeira MacLeod), o bairro de Chã de Cricket, o largo de Coré, (derivado da companhia Cory Brothers), etc.

O mesmo fenómeno acontece com determinadas actividades sócio-desportivas e culturais em São Vicente, com raízes na Europa. Cita-se por exemplo, várias modalidades desportivas com forte tradição em Mindelo, como cricket, golf e futebol, introduzidos por ingleses das companhias de carvão e que hoje são praticados, por grupos ou clubes organizados.

A própria expressão musical tem na sua estrutura, essas marcas do cosmopolitismo mindelense. Alguns compositores se deixaram influenciar por isso. Nota-se por exemplo, quando nos anos 40 do séc. XX, B. Leza compôs a morna “*Hitler ka ta ganha guerra*”¹⁹⁸, vangloriando a invencibilidade dos aliados. O posicionamento assumido na letra denota uma fraternidade profunda do cabo-verdiano, em relação aos aliados da Segunda Guerra Mundial, particularmente aos britânicos. Aliás, ele chega mesmo a patentear isso afirmando, “*guerra di nos aliado*”, em que quase torna o mindelense, num nacional inglês, sentindo na pele, o orgulho da armada britânica, comandada por Churchill.

Na carta-prefácio da obra de B. Leza, o célebre Dr. Adriano Duarte Silva reforçava essa admiração mindelense pelos ingleses escrevendo: “*Vê-se através das suas páginas, quanto deve a nossa Terra aos ingleses: melhoramentos materiais apreciáveis, elevação do nível de vida e até um aspecto da formação moral – a educação desportiva. Não tudo, mas muito, muitíssimo, do pouco de bom que há em S. Vicente, é obra dos ingleses. Temos, pois, razão de sobra para lhes manifestar a nossa gratidão*”.¹⁹⁹

A nosso ver não há maior exemplo de interpenetração cultural, ou talvez de globalização e que pode muito bem ser explorado, num contexto de turismo cultural (CUNHA, 2009, p. 50), até porque, boa parte dos turistas que visitam a

¹⁹⁸ CRUZ, Francisco Xavier – B. Leza. (1950). Razão da Amizade Caboverdiana pela Inglaterra. Rio de Janeiro. Departamento de Imprensa Nacional.

¹⁹⁹ Idem, ibidem.

cidade do Mindelo são de origem britânica e naturalmente que a exploração deste património imaterial e desta ancestral relação fraternal, constituiria um importante produto turístico.

É com práticas integradas dessa natureza que o Património Cultural se torna num importante vector de desenvolvimento da sociedade. Todavia essa perspectiva exige trabalho, no sentido de preparar a cidade e seus habitantes para esta forma de lidar com o património e com o turismo.

As transformações económicas dos finais do séc. XX, e os progressos tecnológicos na comunicação reduziram profundamente as fronteiras entre os povos e a nações.

O fenómeno da globalização, principal consequência dessas transformações, introduziu sérias alterações na estruturação das sociedades, nomeadamente a inovação comercial e organizativa, exigindo a redefinição das estratégias de desenvolvimento, numa busca de acompanhar os ritmos e exigências dos novos tempos.

As cidades são efectivamente, o principal palco destas demandas e neste sentido, os Centros Históricos podem ter um determinante papel a desempenhar, enquanto espaço aglutinador de interesse cultural, intelectual, etc., pela história que conservam.

No caso concreto das urbes e alguns Centros Históricos cabo-verdianos, nota-se que este potencial carece de trabalho e de valorização. Sobretudo é necessário, na nossa opinião, definir formas de organizar e pensar a cidade, melhorando a sua imagem, estimulando e convencendo o visitante para o seu consumo.

A imagem e a qualidade urbana devem ser entendidas como elementos estratégicos na competição entre cidades e a atenção se volta, particularmente, para áreas mais antigas em termos de ocupação humana, ou com sinais de degradação, requalificando ou redefinindo seus usos, como forma de corrigir os desequilíbrios territoriais e sociais e valorizar os seus atributos ambientais.

Um aspecto fundamental é atenção que deve ser conferida aos monumentos e aos espaços históricos, vistos como lugares especiais e propícios ao abrigo de novos tipos de comércio e serviços dirigidos, especialmente, aos turistas, salvaguardando no entanto, aquilo que Choay (2006) e Arantes (2000)

chamam de risco de mercantilização do património cultural, e da própria cidade, transformando-os em produto de consumo cultural.

A racionalidade no relacionamento com o património e lugares históricos deve sempre prevalecer, sob pena de poder levar à perda da autenticidade e à banalização do ambiente urbano.

Tem-se notado alguma tendência para explorar, ou transformar os monumentos e os Centros Históricos, em produtos de consumo cultural e de uso para fins mediáticos circunstanciais. O tipo de animação cultural que se faz tem como objectivo essencial, a evasão e o consumismo.

Nesta perspectiva, alerta Choay (2006), que muitas vezes, são utilizadas estratégias de valorização que visam apresentar o monumento aos seus consumidores, nomeadamente aos turistas, como espectáculo, mostrá-lo sob o ângulo mais favorável, modernizá-lo com fim de receber novos usos, comprometendo suas características originais e colocando em risco a sua integridade, transformando-os em produtos culturais fabricados, empacotados e distribuídos para serem consumidos pela “engenharia cultural”.

Esse modelo de exploração denota que não há uma preocupação em integrar os conjuntos históricos na vida colectiva contemporânea, nem a manutenção da sua especificidade de modo a servir de referencial da história entre os seus moradores e visitantes, permitindo-lhes interpretar a sua evolução.

A propósito parece-nos oportuno desabafar um pouco, aquilo que se dá a perceber, em termos de ofertas turísticas nos nossos centros históricos: uma preocupação de certo modo exacerbada com o marketing, enquanto que as bases mantêm-se sofríveis. Ou seja, a Cultura, enquanto principal produto e veículo de aproximação dos povos, não se rentabiliza, porque os factores de venda ou despoletadores da aproximação cultural carecem de determinados requisitos. Não basta hotéis, resorts e aeroportos. É importante sublinhar que o turista pode não discutir o preço do produto mas ele é exigente naquilo que compra e a forma como o produto é vendido. Este é no nosso entender, um aspecto pouco conseguido em Cabo Verde, particularmente, no que concerne ao consumo da História, do Património e da vivência do cabo-verdiano, pelos estrangeiros que visitam as cidades, vilas e povoações, com passado histórico interessante.

Por exemplo, a cidade do Mindelo por influência do seu porto é regularmente visitada por “turistas marítimos” que vêm nos veleiros (iates) ou nos grandes cruzeiros. Pergunta-se o que consome essa gente, em termos da História e Património Cultural da cidade? Quase nada, porque nesse dia, os lugares de interesse estão fechados, ou porque não há eventos programados, a informação é deficiente, os guias não estão habilitados suficientemente, o artesanato que se vende na rua não é nacional, enfim, são estas as situações que não permitem dizer de facto que a Cultura e o Património contribuem significativamente, para o desenvolvimento da ilha e do país.

Como se afirmou atrás, as alterações económicas dos finais do séc. XX contribuíram grandemente, para o desabrochar de novos valores culturais, novos paradigmas relacionais entre indivíduos e destes com os espaços históricos. O esbater das fronteiras através das novas tecnologias de informação e comunicação alargou o horizonte da convivência humana, promovendo situações de apropriação e absorção de valores culturais distintos. Sustenta esta partilha, interessantes princípios de defesa de interesses comuns, no tocante à preservação dos elementos catalisadores de atenção.

Como dizem Harvey (1998) ou Amendola (2000), a cultura pós-moderna, é profundamente marcada, por essa nova atitude e maneira de interagir com o espaço físico da cidade, consubstanciada em modernas ideias e práticas sociais. A preocupação ecológica e de conservação do bem público é um dos exemplos.

Esse aspecto é determinante, pois o nível de consciência dos cidadãos relativamente à necessidade de conservação da cidade, seu mobiliário e traços autóctones, aliada à capacidade de recriação, de conferir vida aos monumentos, etc., são aspectos fundamentais, na promoção do lugar como produto turístico.

Nessa nova sociedade que valoriza o espectáculo, a produção de lugares com qualidades especiais e particulares, converte-se num importante trunfo na competição espacial entre localidades, cidades, regiões ou, até mesmo, nações (HARVEY, 1998).

Importa portanto concluir que um espaço histórico conservado e animado serve não somente ao consumo dos seus habitantes, mas sobretudo, de toda a humanidade interessada, sobretudo os turistas, que a visitam.

O perfil e os níveis de consumo do cidadão exigem essa animação nos diversos momentos do dia e um espaço aberto aos visitantes como o mindelense obriga a esse investimento.

No entanto é preciso avaliar o tipo de animação que se quer para o nosso Centro Histórico. A lógica de que tudo vale deve ser bem afastada. Já se disse atrás que o turista exige qualidade nas ofertas. Por outro lado, o centro histórico mindelense tem uma identidade específica e um habitante que é o rosto desse espaço.

Tem-se notado nos últimos tempos, pelas ruas de Mindelo, uma certa vaga de eventos e actividades supostamente culturais, que na verdade, não coadunam com o passado da cidade, nem dignificam os valores que a ergueram. Actividades susceptíveis de subversão do sentido que Benjamin (1979, apud URRY, 1995) atribui às cidades: de ser o local repositório das memórias das pessoas e do passado, receptáculo de símbolos culturais que assumem diferentes significados para cada um dos seus habitantes, ou, como destaca Lefebvre (1991, apud URRY, 1995), de lugar para a representação da vida colectiva.

É evidente que vive-se num mundo global, a própria cidade do Mindelo é profundamente cosmopolita e a resistência às influências estranhas na sociedade são quase inevitáveis. Porém em termos de animação cultural da cidade, no intuito de oferta ou objecto turístico, é preciso ser-se criterioso e exige saber distinguir as coisas, regulando as tendências subversivas dos valores nacionais e locais.

O consumo massificado não deve ser razão para gerar produto cultural de duvidosa qualidade, nem muito menos despoletar anarquia cultural descaracterizando os espaços.

Neste contexto é preciso trabalhar muito seriamente na promoção do sítio, encetar propostas de produto de qualidade, engrandecendo-o e transformando-o em espaço de sonho e de encanto.

Para tal, a definição das melhores estratégias é condição determinante.

Para combater essas tendências desagregadoras e descaracterizadoras, Choay (2006) propõe a “conservação estratégica” do património urbano antigo, que prevê desde a exposição controlada e normalizada dos monumentos, a uma reutilização com actividades compatíveis com a morfologia e as

dimensões das malhas antigas, a manutenção e a protecção de seus usos para os seus habitantes, garantindo um uso quotidiano e equilibrado.

Por isso, os elementos novos devem respeitar a articulação e as regras morfológicas desses tecidos. Torna-se necessário encontrar um ponto de equilíbrio entre o potencial turístico da cidade e os eventuais factores descaracterizadores que a nova dinâmica imprime.

Os pensadores da cidade devem assegurar planos e projectos estratégicos, capazes de para além de responder os problemas urbanos, também permitir um diálogo salutar com o mundo, viabilizando a sua inserção e acompanhamento das novas exigências da produção e reprodução do capital.

Sublinha-se que nas áreas de interesse histórico-cultural, as acções de requalificação/restauração/recuperação devem sempre, assegurar e promover o resgate histórico-cultural local, podendo receber actividades complementares ao turismo, como lojas, centros culturais, museus, restaurantes, hotéis, lugares de práticas de desportos diversos, entre outras.

As intervenções na cidade devem garantir a formação de uma imagem urbana que valorize as especificidades locais, que promova os recursos patrimoniais sobretudo os que conservam valor de antiguidade.

É importante sublinhar que o espaço urbano tem que se autosustentar. Neste concreto, a sua História, a memória colectiva, o património ambiental, o seu património material e imaterial são valores determinantes.

O planeamento global da vida da cidade pelas autoridades deve-se fazer com base nesses princípios, valorizando a diversidade étnica e a participação da população no processo de gestão dos recursos, objectivando o desenvolvimento equilibrado do espaço e garantia de bem-estar aos seus ocupantes.

III. Conclusão.

A realização deste trabalho permitiu uma viagem num tempo relativamente curto, pouco mais de um século e meio, com o objectivo de conhecer e compreender, a origem das principais edificações que em sessenta anos, se ergueram no centro histórico do Mindelo, para apoiar a actividade marítima no Porto Grande, as influências dessas infra-estruturas na estruturação/evolução da cidade, e na vida das suas gentes, ao longo desse tempo.

Pode-se dizer que a construção deste património logo nos alvares do povoamento resultou de alguma fatalidade, decorrente dos condicionalismos que a natureza ditou para a ilha. Do ponto de vista económico, São Vicente logo cedo, se definiu inviável em termos de exploração agro-pastoril. O carácter agreste do meio natural resultante de solos rochosos e a fraca pluviosidade decretaram impossíveis, quaisquer tentativas de povoamento com base no sector primário.

Desde os inícios da navegação marítima nas águas do arquipélago que os marinheiros conheciam o bendito Porto Grande, o qual caracterizavam de lugar seguro, de águas tranquilas, onde se podia refugiar em momentos de dificuldade, ou para organizar qualquer acção.

No entanto, até a terceira década do séc. XIX, poucos tinham tido a visão e ousados o suficiente, para encetar projectos sérios de aproveitamento desta capacidade endógena que o porto oferecia e explorá-lo economicamente, ao serviço do comércio.

Foram efectivamente, os ingleses a fazê-lo. Gorada uma primeira tentativa nos finais da década de 30 de oitocentos, eis que vinte anos depois, o cônsul britânico Jonh Rendall, a residir na época em Santo Antão, dá o mote, para aquilo que viria a ser a fonte de recursos da ilha, a alavanca para o seu definitivo povoamento e progresso geral.

Este primitivo investimento nas extraordinárias qualidades do Porto Grande se traduziu na montagem de um depósito de carvão de pedra, para servir a navegação marítima britânica que sulcava o atlântico, na rota norte-sul, ligando a Europa às Américas. Não demorou muito, outras companhias inglesas, se instalaram na vila que se formava.

Estava assim, definitivamente encontrada, a vocação económica de São Vicente. Base de apoio logístico à navegação marítima, fornecendo combustível, víveres e outros serviços.

A actividade portuário-mercantil é lucrativa e por isso, carece de regulação, mecanismos de controlo e tributação. Além disso é exigente em infra-estruturas de apoio. Cedo as autoridades portuguesas se aperceberam disso, e logo que a ilha ganha esse dinamismo monta os primeiros serviços com funções administrativas, para organizar, apoiar e controlar a vida no porto.

É assim que surgem os primeiros empreendimentos estatais e privados, com tarefas inerentes ao funcionamento marítimo, consubstanciados nos serviços da Alfândega, a Capitania, as fortificações para a defesa do porto, os meios luminosos orientadores da navegação, com os faróis Dom Luís e Dona Amélia, as primitivas instalações de acostamentos, o mercado municipal e instalações das companhias carvoeiras – escritórios, armazéns, depósitos de carvão e a Câmara Municipal, constituindo assim, o leque das edificações primitivas na ilha.

A criação desses serviços se revelou determinante no processo de desenvolvimento do Mindelo, porque permitiu optimizar as potencialidades do Porto Grande, melhorar as condições da sua exploração, influenciou decisivamente, o povoamento maciço da ilha, com o alargamento da malha urbana e reflectiu na economia da ilha e na do arquipélago.

A funcionalidade original que os edifícios referenciados neste estudo desempenharam, a beleza e imponência da sua linha arquitectónica, as técnicas de construção utilizadas, a relação que o público mindelense com eles estabeleceu, são os argumentos que os conferem o estatuto que hoje ostentam.

Por isso, reafirma-se que a sua conservação constitui factor perpetuador de um melhor conhecimento da história de Mindelo, das funções da cidade e da memória do seu passado. O estatuto de bens com valor de edificações representativas da vida socioeconómica da urbe, funciona para as gerações mais novas, como elementos referenciais de estudo, na perspectiva de formar uma sociedade que se identifica e saiba valorizar o seu património edificado, que de resto, constitui o objectivo central da realização deste trabalho.

Neste contexto, julga-se que os propósitos estabelecidos à partida foram alcançados.

A realização deste trabalho permitiu reconhecer que a sociedade cabo-verdiana, ainda apresenta grandes dificuldades no saber lidar com a problemática da preservação dos objectos culturais e que o poder público tem de maneira geral, uma relação acentuadamente tecnocrática com a matéria. Há boas intenções discursivas, a legislação é clara, objectiva e reflecte preocupação conservadora mas a prática, a tradução das concepções teóricas, para o campo efectivo das concretizações e a transformação da cultura, num vector de desenvolvimento do país é notoriamente fraca.

À semelhança de quase todos os centros urbanos contemporâneos, Mindelo vive uma dinâmica natural de crescimento. A cidade tem registado nas últimas décadas, uma relativa actividade de modernização, traduzida, quer na elevação de novos edifícios no seu tecido urbano, quer na reabilitação e reconstrução de antigos imóveis que apresentavam elevados sintomas de degradação.

Algumas têm sido protagonizadas pelo poder autárquico e/ou governamental, outras por iniciativa privada. Regista-se no entanto que apesar do país dispor de legislação na matéria e ser signatário de algumas convenções internacionais que regulam a coisa patrimonial, nem sempre se tem cumprido na íntegra, os princípios de conservação e de intervenção no património arquitectural.

Há alguns aspectos críticos a lamentar e que foram considerados no corpo do trabalho e que justamente, comprovam a deficiente visão que a sociedade e as autoridades ainda revelam, em matéria do valor do património histórico edificado.

Os primeiros consignam-se, a alguns elementos fundamentais que se sucumbiram por inutilização e ausência de intervenção, como são os casos da maior parte das pontes-cais das companhias carvoeiras, grandes impulsionadoras da vida económica da ilha, nesses tempos de antanho.

O segundo aspecto está relacionado com intervenções de reabilitação ou reconstruções, cujas propostas arquitectónicas podiam ter sido melhor enquadradas e menos “extravagantes”, em virtude do passado histórico dos monumentos. No terceiro capítulo desta dissertação considerou-se alguns casos na antiga zona da cidade, menos conseguidos em certos aspectos.

Estas circunstâncias, chamam atenção para a necessidade dos projectistas arquitectónicos que desenvolvem acções de intervenção nos lugares históricos e as autoridades proponentes, o Governo, as Autarquias e eventualmente privados, respeitarem as normas orientadoras de intervenção no património edificado.

Na mesma medida, exige-se uma maior influência da opinião pública, numa atitude de cidadania responsável, em defesa dos valores da identidade nacional, obstaculizando os “lobbys” e interesses economicistas que envolvem certas decisões, de quem tem poder político e económico.

A nível técnico, enfatiza-se o papel dos arquitectos, cujo código deontológico profissional, deve obrigar ao cumprimento escrupuloso da traça original dos edifícios nos lugares históricos, sob pena dos seus projectos de restauração nesses sítios, poderem ser interpretados como uma falsificação da obra e da estrutura urbana. Nota-se que alguns projectos não reflectem a preocupação conservadora e o importante princípio da intervenção mínima. O caso mais saliente no centro histórico do Mindelo é a reconstrução da Ponte-cais da Alfândega e a construção do empreendimento “Ponte d’Água”.

Seria aconselhável que esses agentes se qualificassem, ou se especializassem em matéria das ciências do património. Boa parte dos arquitectos não estão preparados para compreenderem os edifícios onde intervêm e evidenciam fraco domínio e capacidade interpretativa do monumento como documento. Ninguém poderá fazer análise de textos, sem ter conhecimentos da língua. A mesma relação se estabelece para que intervêm no património. Isto parece óbvio.

Está-se perante uma questão muito séria, a qual a sociedade não pode tolerar. Pelo contrário, deverá manter-se atenta a qualquer tentativa de descaracterização do espaço público de interesse histórico. No caso concreto de Cabo Verde, lamenta-se que a sociedade civil ainda não atingiu esta maturidade, demonstrando fraca capacidade crítica, interventiva neste domínio, talvez por falta de formação e conhecimento dos procedimentos legais e técnicos neste assunto.

Desta forma vai-se assistindo nas urbes e vilas, atrocidades contra o património construído, com intervenções que põe em causa a identidade dos edifícios e da própria nação. Não se pode descurar que o faz um povo é a sua

história e suas realizações. E o que distingue as nações é precisamente isso. As nações e culturas só são ricas e singulares, se cada uma valorizar e defender o que de mais íntimo e original tem.

Por isso, a questão patrimonial deve ser encarada por todos, como algo sério e as acções de conservação respeitar o estabelecido nas leis. O respeito pelos princípios de intervenção mínima (minimalismo), o que significa conservar de preferência a restaurar; respeito pela integridade material e histórica da obra de arte; a utilização de produtos testados e compatíveis com os materiais da obra; intervenção reversível; obtenção da legibilidade da obra pelo observador, sem ocultar a intervenção feita, observada de perto, constituem vectores que suportam qualquer operação a desenvolver no património edificado, na perspectiva de seu restauro, ou reabilitação.

Neste capítulo, a Carta de Veneza, considerada a matriz inspiradora dos documentos mais recentes, apela para a racionalidade nas intervenções no património cultural, realçando a conservação, como manutenção. Essa conservação deve ser garantida pelo uso social, sem alteração de disposições e implica a preservação do enquadramento tradicional do imóvel.

Relativamente a este aspecto e situando-se no caso mindelense, nota-se que muitos dos elementos contemplados neste estudo estão ao serviço da comunidade, alguns conservando mesmo, as funções originais.

Todavia é pertinente observar que em certos monumentos do centro histórico de Mindelo restaurados para serem reutilizados, se regista algumas deficiências técnicas nomeadamente, a adulteração das estruturas, a eliminação de determinados elementos ornamentais, e o mais grave é que não se contempla nenhuma informação gráfica, justificando as alterações, nem se deixa nada que possa permitir ao visitante, conhecer o passado do edifício. Recomendam as normas que o restauro deve acusar sempre, a marca da intervenção realizada justificando as inovações, em função da reutilização.

Felizmente, não são muitos os casos mas basta um, para ser grave, uma vez que cada património tem uma história particular para contar. O somatório das diferentes histórias constitui a história global de uma nação, uma cidade e de um povo.

Outro aspecto digno de realce nesta fase conclusiva é que os elementos patrimoniais contemplados neste estudo se encontram praticamente todos

inventariados e classificados pelo IIPC. Este trabalho garante que os edifícios sejam identificados e se reconheça neles, o inestimável valor cultural, condição determinante para que as autoridades e a sociedade se lhes dêem a devida atenção, no sentido da sua protecção e conservação. A questão estatutária é fundamental na vida do património.

Para além do valor cultural intrínseco, o património construído é hoje sobretudo, um produto turístico. Ao longo da dissertação procurou-se relacionar estas duas finalidades.

Em São Vicente, boa parte dos monumentos contemplados neste estudo são usados pelo turismo, como lugares de visita. Cita-se a Capitania Antiga, a Alfândega – Centro Cultural, O Farol D. Amélia, o Mercado Municipal, O Fortim D' El Rei, a Ponte- Cais da Alfândega, etc. Nota-se no entanto que pode-se potencializar muito mais estes valores, ao serviço desta importante actividade económica.

É preciso um trabalho articulado entre os diferentes agentes e não trabalhar na lógica de iniciativas isoladas e individuais como tem acontecido, aproveitando momentos específicos, para reavivar genuínas manifestações tradicionais e promoção de certos valores do património cultural cabo-verdiano, tipo excursões a lugares de interesse histórico.

Os responsáveis e dinamizadores desse sector ainda não se aperceberam que a disponibilização turística dos conteúdos e dos produtos patrimoniais devem apresentar-se não como um fim em si mesmo, mas como conclusão lógica de um processo estruturado no envolvimento social e cultural das populações residentes.

Mindelo, pela via do seu porto está na rota dos mais luxuosos paquetes turísticos. Com muita frequência esses navios aportam a ilha por algumas horas, com centenas de passageiros a bordo. No entanto, sabe-se que muitos dos deles não desembarcam, porque não vêem nenhuma atractividade. Isso demonstra claramente que falta divulgação, falta marketing, falta criar mecanismos de convencer o turista para consumir a cultura nacional.

Os poucos que desembarcam passeiam de autocarro, completamente isolados da população quando podiam fazê-lo a pé, sentir as coisas, inspirar a vivência da cidade e da ilha, trocar impressões e intercambiar com o povo, porque é nisso que reside a força das culturas.

Para além disso, a animação cultural na cidade nos dias em que os paquetes passam deixa muito a desejar. Numa terra de música, de artesãos de teatro, quase que não se vê esses produtos em actuações ao vivo nos momentos em que os turistas deambulam pelas ruas, como se vê noutras paragens do mundo.

Esses sintomas deixam claro que é necessário um trabalho articulado, com planos de acção bem definidos, uma aposta séria na qualidade, potencializando o mais genuíno e atractivo do ponto de vista de produto cultural que o país é capaz de oferecer.

A realidade arquipelágica deve ser encarada como factor de riqueza cultural, bastando que se monte uma plataforma que permite evidenciar o mais original que cada recanto das ilhas preserva e integrá-lo numa exploração mais global. Um trabalho inter-municipal talvez pudesse ser uma estratégia óptima de pôr o património cultural local a render mais, enquanto produto de valor económico, na perspectiva da sua nacionalização e internacionalização.

É preciso sublinhar que muitos cabo-verdianos não conhecem bem a realidade do seu país dado a natureza insular. A pouca informação que têm das tradições, dos monumentos e do património cultural de maneira geral, de outras ilhas é veiculada na escola, ou nos órgãos de comunicação social, nomeadamente, a televisão, rádio e jornais.

A valorização e a defesa do património cultural incluindo o património intangível, imaterial, nas suas vertentes (saberes, celebrações, expressões, cantos, lendas, hábitos, festas, rituais, etc.), o património arquitectural, só é possível, se o cidadão for educado para tal, desde a mais tenra idade; se os conhecer, os vivenciar, os sentir, os incorporar na sua identidade.

Neste contexto, a aposta numa estratégia de marketing assumida e incrementada por técnicos da área, em articulação com a tutela e pessoal qualificado em matéria de Cultura, Património e Turismo constituem iniciativas capazes de atrair investimentos privados nacionais e estrangeiros para o sector, dado que se reconhece a dificuldade de o poder público assumir esta missão.

O processo de desenvolvimento da ilha e do país reclama a potencialização desta vertente da economia nacional que constitui um importante meio gerador de recursos e de entrada de divisas, que contribuirão para o reforço da balança

comercial cabo-verdiana e aumento da competitividade do país, no mercado mundial.

Na recta final deste trabalho, não se pode deixar de referenciar algumas vicissitudes que o envolveram, criaram angústias e naturalmente o condicionaram.

Adversidades no tocante à recolha de dados, por causa da má organização, ou inexistência de serviços de arquivo nalgumas instituições locais. Aliás este é um dos sintomas da deficiente consciência que se regista nesta matéria.

Por isso, torna-se urgente, se efectivamente se pretende fazer um ensino superior de qualidade que aposte na investigação, sobretudo relacionado com a sociedade cabo-verdiana que se promove a reorganização de algumas instituições de apoio à comunidade educativa, ou supostas fontes de informação, quer na sua estrutura funcional, quer no desempenho dos seus servidores, por forma a poderem disponibilizar uma colaboração de qualidade, a todos quantos lhes procura, durante uma investigação científica.

Por outro lado, a natureza arquipelágica e a tendência centralizadora dos centros de investigação na cidade Capital constitui igualmente, um entrave estrangulador, a qualquer investigador que esteja fora da ilha de Santiago.

Na mesma medida, o trabalho foi afectado pela acentuada pobreza de recursos bibliográficos desta área. Praticamente não se encontra no meio nacional bibliotecas apetrechadas com livros técnicos relacionados com a questão do Património Cultural Nacional. Os poucos existentes, não obstante se reconhecer a sua qualidade, não são o bastante, para sustentar um trabalho académico desta natureza.

Por fim, salienta-se alguns embaraços a nível do apoio, seguimento e orientação, no momento de arranque do projecto que derivou da inesperada impossibilidade definitiva do primeiro orientador indicado para acompanhar o trabalho. Situação alheia à vontade do mestrando e provavelmente da coordenação do curso mas que naturalmente, perturbaram o normal cumprimento do cronograma pré-estabelecido.

Importa referir que desenvolver este trabalho foi acima de tudo, um exercício que por um lado, possibilitou a consolidação das aprendizagens adquiridas no curso de mestrado em Património e Desenvolvimento, mas também possibilidade de tomar consciência de uma vertente de particular relevo na vida

económico-social e cultural do país, o património construído, cuja conservação e existência perene estão dependentes do reconhecimento social e político do seu valor e importância, o que exige políticas claras e determinadas de protecção, bem como o engajamento e capacitação de recursos humanos locais para os potencializar.

Nenhum natural de um determinado espaço pode gabar-se desta primazia, se ele mesmo não reconhece os valores identitários específicos da sua localidade, quer na vertente material, quer imaterial e não se comprometer na sua defesa.

Aqui reside, o inigualável contributo que o estudo da Cultura e particularmente do Património Cultural presta á humanidade. A possibilidade de cada um e todos os nacionais se reverem nos elementos da sua identidade nacional.

Este curso de mestrado Património e Desenvolvimento é neste particular, uma grande contribuição ao Estado e à Nação Cabo-verdiana, com a formação de um quadro técnico, cujas intervenções nos diversos palcos da sociedade podem decisivamente, ajudar a criar uma cultura de respeito e defesa da coisa patrimonial.

No momento de fechar este estudo fica o sentimento e a consciência, de não se tratar de um trabalho acabado e que não se pôde demonstrar tudo quanto se investigou e se ficou a conhecer na disciplina.

No entanto, duas certezas ficaram. Por um lado, a aquisição da consciência do carácter sensível e polissémico que envolve a questão patrimonial e em particular, as complexidades que a matéria encerra e que se deve ter em conta, em qualquer intervenção de conservação e restauro – o bom senso, a necessária ponderação, a salvaguarda do princípio da reversibilidade, o indispensável equilíbrio na escolha dos materiais a serem usados numa intervenção, a relevância do inventário e a noção de que o reconhecimento do valor de uma obra, não está na sua contemplação mas sim, na capacidade de olhar para todo, o contexto da sua produção.

Por outro lado, a satisfação que a realização deste trabalho deu, por ter permitido pesquisar sobre algo que está intrinsecamente ligado à nossa existência – os monumentos emblemáticos da nossa cidade natal, com um olhar crítico, na perspectiva da sua valorização, conservação e potencialização no processo de desenvolvimento.

Apesar das limitações que o trabalho pode apresentar, a proposta que aqui se fez com relação à cidade do Mindelo pretende ser um exemplo, do que deve se suceder com outros espaços urbanos e vilas de Cabo Verde, onde existem elementos patrimoniais de similar grandeza.

É fundamental desenvolver-se uma consciência nacional para esta questão. A investigação sobre a nossa realidade e a produção de conhecimentos científicos daí obtidos em obras para o consumo do grande público ajudarão com certeza, na formatação de uma sociedade com espírito crítico, participativo e reivindicativo.

O tempo presente exige um cidadão com verdadeira consciência de cidadania que reflecta nos diversos domínios da vida social e em particular, na defesa do Património e da identidade cultural nacional.

A aposta na educação das crianças, com a introdução do conteúdo nos curricula escolares, a realização de campanhas de sensibilização da população em geral através dos média, a produção, divulgação e socialização junto das comunidades da legislação concernente à matéria, se afiguram expedientes ajustados que podem ajudar a criar essa «Cultura da defesa e valorização do Património», porque afinal de contas, como dizia Amílcar Cabral, “*O nosso património é a nossa identidade*”.

VI. BIBLIOGRAFIA

ALVES, Magda. (2003). ***Como Escrever Teses e Monografias – Um roteiro passo a passo***. Rio de Janeiro. Campus.

AMENDOLA, Giandomenico. (2000). ***La ciudad posmoderna. Magia y miedo de la metrópolis contemporánea***. Madrid: Ediciones Celeste.

ARANTES, Otilia B. F. (2004). ***Uma estratégia fatal. A cultura das novas gestões urbanas***. In ARANTES, Otilia. B. F., VAINER, Carlos, MARICATO, Ermínia. A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. BRASIL. Ministério das Cidades. Plano Director Participativo. Guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos.

AZEVEDO, Paulo. (1988). ***Solares portugueses***. Mem Martins: Livros Horizonte.

BARCELLOS, Cristiano José de Senna. (2003). ***Subsídios para a História de Cabo Verde e Guiné, Vols. II, III, IV, V. (2ª ed.)***. Praia. Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro.

BARRACLOUGH, Geoffrey. (1987). ***A História 1ª Vol.*** Viseu. Bertrand

BLOCH, Marc. (1986). ***Introdução à História***, (5ª. ed.). Lisboa. Europa-América.

BOLEO, José de Oliveira. (sd). ***Novos Subsídios para a História da Fundação de Mindelo***.

BRÁSIO, António. (s.d). ***Descobrimentos, Povoamento, Evangelização do Arquipélago de Cabo Verde***.

CANUTO, Louisette Lima. (coord.). (2009). ***Educação para a Cidadania***. Praia. Instituto Pedagógico de Cabo Verde

CARREIRA, António (s.d.). ***Alguns Aspectos da Administração Pública em Cabo Verde no Século XVIII***.

- CARREIRA, António. (1980). **“A navegação de longo curso e o comércio nas ilhas de Cabo Verde no século XIX”**. in Revista Raízes, nº 7/16. Julho 78/ Dezembro 1980. Ano 4, Direcção Arnaldo França
- CARVALHO, Carlos. (2001). **Formação dos primeiros centros urbanos de Cabo Verde: Ribeira Grande e Praia**. In: Actas do Colóquio Internacional Universo Urbanístico Português (1415 – 1822). Lisboa. Comissão Nacional para as comemorações dos descobrimentos portugueses
- CHOAY, Françoise. (2006). **Alegoria do Património**. Lisboa, Edições 70
- CHOAY, Françoise. (2006). **A alegoria do património**. São Paulo: Estação Liberdade: Ed. da UNESP.
- CLARO, Joel Duarte. (2008). **Recuperação da Igreja do Salvador em Évora**. Évora. Departamento de História Universidade de Évora.
- CORREIA, Ivone. (1988). **Dicionário Fundamental de artes visuais**. Lisboa. Bertand Editora.
- CRUZ, Francisco Xavier da. (1950). **Razão da Amizade Caboverdiana Pela Inglaterra**. Rio de Janeiro. Departamento de Imprensa Nacional.
- CUNHA, Licínio. (2009). **Introdução ao Turismo**. (4.^a ed.) Lisboa. Editorial Verbo.
- DIAS, Jorge. (1961). **Ensaios Etnológicos**. Junta de Investigação do Ultramar. Centro de Estudos Políticos e Sociais.
- DIAS, Pedro. (1982). **Roteiro de Coimbra 3**. In: Revista Mundo da Arte nº 6.S/L.
- ECO, Umberto. (1995). **Como se faz uma tese em Ciências Humanas**. (6.^a ed.). Lisboa. Editorial Presença.

- ÉVORA, José. (2002). **O Património arqueológico cabo-verdiano: situação actual da questão**. In Revista Africana nº 24. Porto: Centro de Estudos Africanos e Orientais, da Universidade Portucalense Infante D. Henrique.
- FERNANDES, José Manuel. (1996). **Cidades e casas da Macaronésia**. Porto: FAUP Publicações
- FIGUEIRA, Jorge, MONIZ, Gonçalo Canto. (2007). **Reabilitação Urbana – Mindelo**. Coimbra Editora
- FILHO, João Lopes. (1985). **Defesa do Património Sócio-Cultural de Cabo Verde**. Lisboa. Biblioteca Ulmeiro, Nº 18.
- FILHO, João Lopes. (2003). **Introdução à Cultura Cabo-Verdiana**. Praia. ISE.
- FRANCO, Maria de Assunção R. (2000). **Planejamento Ambiental para a cidade sustentável**. São Paulo: Annablume & Furb & FAPESP.
- GOITIA, Fernando Chueca. (1989). **Breve História do Urbanismo**. (2.^a ed.). Lisboa. Editorial Presença.
- GOMES, Antónia Vitorina. (2004). **Metodologia de Investigação**. Mindelo. Instituto Pedagógico de Cabo Verde.
- GOMES, João. (2006). **O Porto Grande de São Vicente – Conferência**. BCN
- Grande Dicionário Enciclopédico Verbo**. (1997). Lisboa/S. Paulo.
- HARVEY, David. (1998). **La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural**. Buenos Aires: Talleres Gráficos Color Efe.
- LIMA, Luísa Reis. (1992). **A rua do Campo Alegre. Revista de Ciências Históricas e da Educação**. Porto: Universidade Portucalense Infante D. Henrique
- LIMA, Mesquitela, MARTINEZ, Benito, FILHO, João Lopes. (1991). **Introdução à Antropologia Cultural**. Lisboa. Presença

Linhas Gerais da Historia do Desenvolvimento Urbano da Cidade do Mindelo, MHOP, Direcção Regional Barlavento, Gabinete de Planeamento 82, PDU Mindelo.

LOPES, Maria José. (2005). ***Surgimento de Câmaras Municipais nas Ilhas do Norte, Santo Antão, S. Nicolau e S. Vicente, Notas para seu Estudo***. Praia. IAHN.

MADEIRA Maria João. (Coord.). (1996). ***Vocabulário técnico e crítico da arquitectura***. Coimbra. Quimera Editores

MARROU, Henri-Irénée. (s.d.). ***Do Conhecimento Histórico***. Lisboa. Rei dos Livros.

MATOS, Artur Teodoro de. (Coord.). (2005). ***A Colonização Atlântica, Vol III – Tomo 2***, in. *Nova Historia da Expansão Portuguesa*. Porto. Editorial Estampa

MATTOSO, José. (Novembro 2000). in revista ***"História"*** . Lisboa

PEREIRA, Anabela. (2004). ***Educação Multicultural – Teorias e Práticas***. Porto. ASA Editores

PEREIRA, Daniel. (2005). ***Estudos de História de Cabo Verde***. (2ª ed.). Alfa-Comunicações.

PEREIRA, Daniel. (2009). ***Marcos Cronológicos da Cidade Velha***. (2ª ed.). Praia. Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro.

PEREIRA, Maria da Luz Valente. (1986). ***Reabilitar o Urbano ou como Restituir a Cidade à Estima Pública***. Lisboa. LNEC.

PORTAS, Nuno. (2003). ***Actas do 3º ENCORE – Encontro sobre Conservação e Reabilitação de Edifícios Vol. 1***. Lisboa: LNEC

- RODEIA, Joaquim Afonso Serra. (1973). **Plano de Farolagem do Arquipélago, Estudos Preliminares 2º e 5º Vol.** Lisboa. Instituto Hidrográfico de Portugal do Ministério da Marinha.
- RODRIGUES, Maria João Madeira. (Coord). (1996). **Vocabulário Técnico e Crítico da Arquitectura.** Coimbra. Quimera Editores.
- ROSSA Walter. (1995). **A cidade portuguesa.** In: PEREIRA, Paulo (Dir) – História da arte portuguesa vol III. Lisboa
- ROTEIRO DO ARQUIPÉLAGO DE CABO VERDE.** (1970). Lisboa. Instituto Hidrográfico de Portugal.
- SAIAL, Joaquim. (2001). **CAPITANIA – Romance de São Vicente de Cabo Verde.** (1ª ed.) Lisboa. Noticias editorial.
- SALGUEIRO, Teresa. (1992). **“A cidade em Portugal: Uma geografia Urbana”.** Porto. Edições Afrontamento.
- SANTOS, Maria Emília Madeira. (Coord.). (2007). **O Descobrimento das ilhas de Cabo Verde, in. Historia Concisa de Cabo Verde.** Lisboa – Praia. IICT, IIPC
- SARAIVA, José Hermano. (1995). **Historia Concisa de Portugal.** (17ª ed.). Lisboa. Colecção Saber.
- SEVERINO, António Joaquim. (2002). **Metodologia do Trabalho Científico.** (22ª ed.). São Paulo. Cortez Editora.
- SILVA, António Leão Correia. (2000). **Nos tempos do Porto Grande do Mindelo.** Praia-Mindelo. Centro Cultural Português
- SILVA, Augusto, PINTO, José Madureira. (2003). **Metodologia das Ciências Sociais.** Biblioteca das Ciências Sociais. Afrontamento.

SMITH, Edward Lucie. (1990). ***Dicionário de termos de arte***. Lisboa. Círculo de leitores

URRY, John. (1995). ***Consuming places***. London: Routledge.
VÁRIOS ***História da Arte Portuguesa***. Vol. 3. (1995). Do Barroco à Contemporaneidade. Lisboa. Temas & Debates

VASCONCELOS, Florido. (1984). ***A Arte em Portugal***. Lisboa. Verbo Juvenil.

ZANCHETI, Silvio. (2004). ***Novas estratégias de conservação e gestão urbana***.

VII. WEBGRAFIA

1. Carta de Cracóvia, aprovada na Conferência Internacional sobre Conservação “Cracóvia 2000, Acesso em 20 de Novembro 2010. Disponível em: <http://194.65.130.238/media/uploads/cc/cartadecracovia2000.pdf>.
2. Mapa da ilha de São Vicente. Acesso em 10 de Outubro de 2010. Disponível em: http://www.mindelo.info/pics/gal/map_sao_vicente.jpg
3. SAIAL, Joaquim, O cais acostável do Porto Grande de S. Vicente, in Coluna *Cabverd di meu* 07 Dezembro 2006, Acesso em 15 de Novembro 2010. Disponível em: http://saial.info/index.php?option=com_content&task=view&id=169&Itemid=37
4. MARLUCI, Menezes, ENTRE O DESENVOLVIMENTO SOCIOCULTURAL E A CONSERVAÇÃO DO PATRIMÓNIO URBANO – Acesso em 26 de Outubro de 2010. Disponível em <http://www.ub.es/geocrit/-xcol/70.htm>
5. LIMA, Adriano Miranda, in, O património arquitectónico, a cultura e o turismo, vectores de uma visão tridimensional para a cidade de Mindelo, Jornal Liberal Online, Acesso em 25 de Março 2010. Disponível em: <http://liberal.sapo.cv/noticia.asp?idEdicao=64&id=27895&idSeccao=527&Action=noticia>
6. Cosmographia Universalis” de Munster. Acesso em 04 de Novembro de 2010. Disponível em: <http://ruipmartins.tripod.com/ilhaafort.html>
7. Foto da Capitania do Porto Grande. Acesso em 10 de Dezembro 2010. Disponível em: http://www.tripadvisor.com.br/LocationPhotos-g482854-w24-Sao_Vicente.html#20664166.